NATAL

A

MOÇAMBIQUE

POR

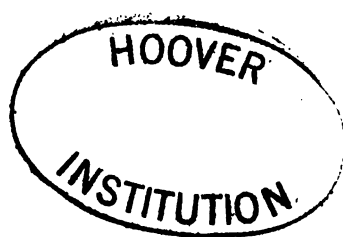
CAWTHRA WOODHEAD
Redactor principal do Natal Mercury

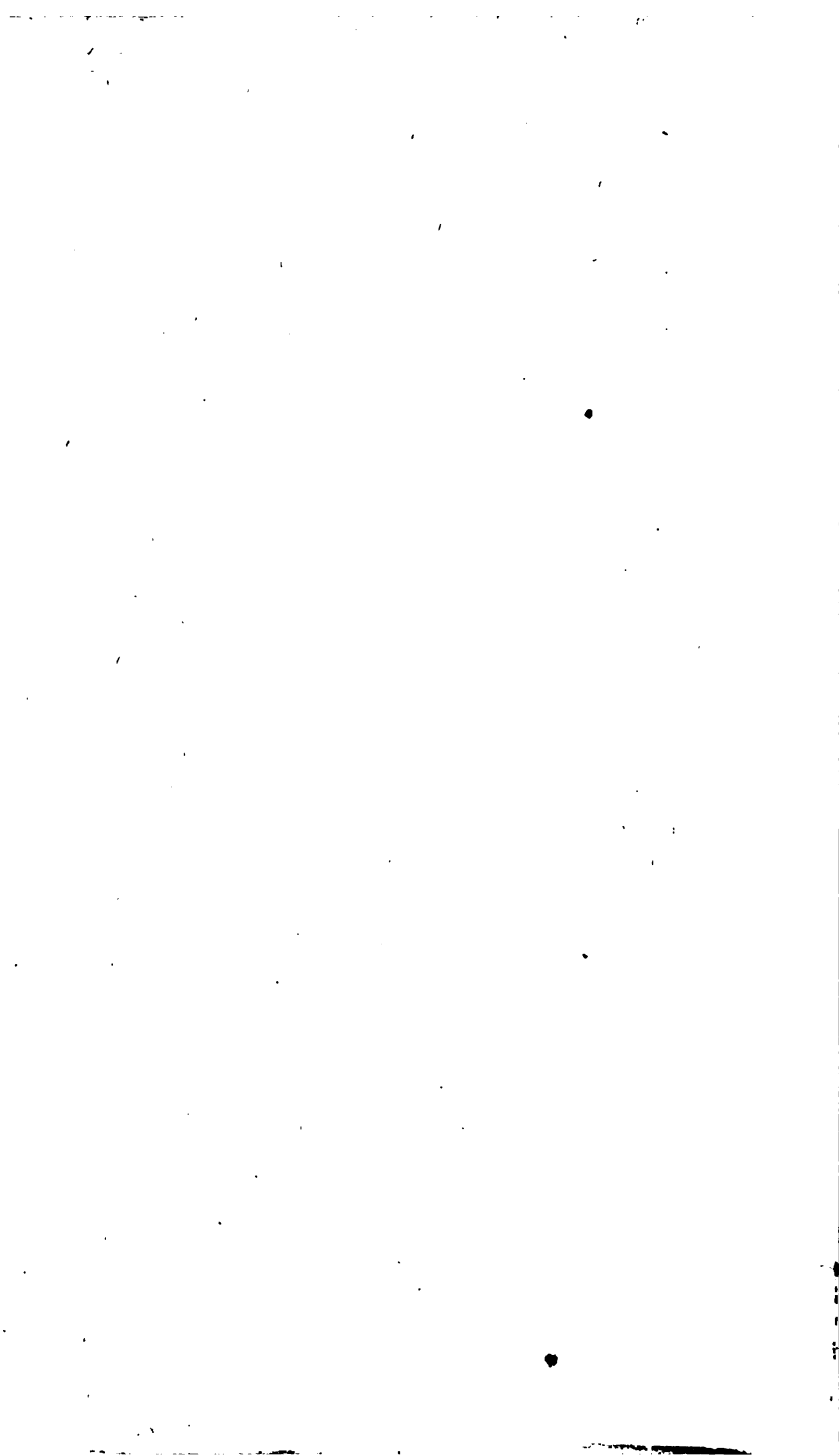
PUBLICADO E PREFACIADO
POR

EDUARDO BORGES DE CASTRO

PORTO
Typ. da Empreza Litteraria e Typographica
Rua de D. Pedro, 184
1895

PREFACIO

POR

EDUARDO BORGES DE CASTRO

CONSUL DE PORTUGAL NA COLONIA INGLEZA DO NATAL
DE 1888 A 1893

Só Lourenço Marques bem administrado podia quasi salvar o reino de Portugal.

(TRANSVAAL ADVERTISER).

CUMPRE-ME agradecer ao Ex.mo Snr. C. Woodhead não só a delicada attenção do offerecimento do seu muito interessante e util livro — NATAL A MOÇAMBIQUE — mas ainda o grande serviço que presta a Portugal fazendo conhecer as condições actuaes das colonias portuguezas da costa oriental.

Apparecem de tempos a tempos nos jornaes inglezes artigos, cujo unico fim é pintar com negras cores tudo quanto é portuguez. Não é este felizmente o caso do Snr. Wood-

head, um escriptor habil e consciencioso, que ao mesmo tempo que aponta defeitos, não esquece a importancia e o futuro reservados ás possessões portuguezas.

Julgo prestar algum serviço a Portugal dando larga publicidade a este livro, a fim de o tornar conhecido pelas partes interessadas e de promover por este meio relações commerciaes amigaveis entre o Natal e as colonias portuguezas, especialmente Lourenço Marques.

Sem pretender entrar n'este prefacio em detalhes, contentar-me-hei em indicar summariamente o que é necessario fazer para elevar as nossas bellas e importantes possessões ao nivel das inglezas.

Lourenço Marques tem o melhor porto da Africa Meridional e não vejo razões para que não seja tambem uma das suas melhores cidades; para se obter tão grande desideratum ella requer, porém, trabalho systematico, perseverança e o indispensal factor—dinheiro—.

* * *

O districto não devia ficar, a fim de evitar delongas tão prejudiciaes, sob a tutella de Mo-

çambique e o governador devia ter poderes independentes e ser nomeado por 5 annos, pelo menos.

A instabilidade continuada de governadores é evidentemente um mal que não póde deixar de retardar os progressos da colonia.

Durante os ultimos cincos annos todos os governadores de Lourenço Marques teem sido de certo homens de alta intelligencia; isto não me impede, porém, de opinar que elles sejam escolhidos entre os ministros ou entre os empregados mais graduados das obras publicas, dando-se preferencia aos cazados que trouxessem as suas familias. Esta ultima circumstancia é não sòmente desejavel sob um ponto de vista social, mas tambem por motivos que a experiencia do passado põe infelizmente em demasiado relevo. Para maior justificação das minhas observações direi que em regra um governador que deixa a senhora em Portugal está sempre ancioso por se lhe ir juntar, emquanto o solteiro aspira por sua vez a trocar a sua liberdade pelos doces laços do hymeneu.

Como consequencia do systema actualmente adoptado, Lourenço Marques foi nos

ultimos 5 annos governado por 20 governadores!

A sua classificação profissional é a seguinte:

Officiaes de marinha		11
»	» infanteria	4
»	» engenheria	2
»	» cavallaria	1
Paizanos		2
		20

Parecerá que o logar foi creado mais para beneficiar officiaes de terra e mar do que para promover o progresso de uma colonia. Infelizmente até hoje não realisou nenhum d'estes fins.

Natal teve durante o mesmo tempo dois governadores, Sir Arthur Elibank Havelock, K. C. M. G. e Sir Charles Buller Hugh Mitchell K. C. M. G., o ultimo dos quaes conheci durante quatro annos e por quem tenho a maior consideração.

A Inglaterra tem em todas as suas colonias uma organisação *hors ligne*, junto com uma população intelligente, trabalhadora e pratica,

que dá *colonistas* exemplares; escolhe sempre homens experimentados como aquelles a que me referi.

Portugal, que não tem nem igual organisação nem a mesma classe de gente como *colonistas*, faz o contrario e qualquer official de infanteria ou de marinha que arranhe um pouco o inglez, raras vezes se livra da nomeação de Governador de Lourenço Marques!

Estas mudanças parecidas com as das marcas da *contradança* podem ser talvez eminentemente desagradaveis a quem dança, mas são fatalmente prejudiciaes aos interesses das nossas colonias. E' questão de primeira importancia para uma colonia, pertença ella a quem pertencer, escolher governadores habeis. Maus generaes não podem ganhar batalhas. Sem governadores, que de corpo e alma se dediquem á prosperidade de Lourenço Marques, esta pouco melhorará nos proximos annos.

*
* *

Outra reforma urgente e indispensavel é a substituição das actuaes commissões municipaes temporarias por uma camara municipal

eleita pelo povo e que fizesse as obras necessarias para o bem estar da cidade.

E' pouco tudo quanto se possa dizer, para mostrar a insignificancia dos serviços prestados por estas commissões temporarias; dar-se-ha no emtanto alguma ideia do seu valor real, apontando as seguintes edificações por ellas mandadas executar: um corêto sem haver banda de musica para n'elle tocar; bebedouros sem gado para n'elles beber; um campo de *lawn tennis* unicamente para beneficiar alguns inglezes e uma ou duas obras de igual importancia. Em todas as cidades de Africa os campos de *lawn tennis* são feitos á custa de particulares ou de clubs adequados, mas nunca por uma corporação municipal.

Em Natal os vereadores, são como em Portugal, eleitos pelos cidadãos e elles escolhem entre si o presidente — Mayor.

A camara municipal actual de Durban é presidida pelo Snr. J. W. Leuchars, cavalheiro altamente conceituado pelo seu caracter e um dos maiores negociantes e proprietarios da colonia.

Em Lourenço Marques, pelo contrario, qualquer militar, de sargento para cima, pode

ser presidente da camara e um alferes Governador.

É, pois, perfeitamente evidente que o actual regimen precisa de ser alterado no sentido por mim indicado e se a remodelação, quer municipal, quer administrativa, fosse levada a effeito sobre as bases, que funccionam tão admiravelmente em Natal, Lourenço Marques apresentaria dentro de pouco tempo um aspecto bem differente do de hoje.

*
* *

As obras ali precisas são: 1.° Aterrar aquella enorme sepultura em pleno coração da cidade chamada—O pantano—que parece expressamente reservada para a conservação do microbio pallustre e para a exterminação de todos os habitantes da cidade; 2.° Drenar tanto a parte alta como a baixa da cidade; 3.° Canalisar a agoa para os depositos e d'estes por meio de tubos para todas as ruas.

Conseguir-se-hia assim tornar Lourenço Marques tão saudavel como o é hoje Durban.

Esta tambem teve, ha 12 annos approximadamente, os seus pantanos, mas desappa-

receram todos. Tem agora agoa canalisada por toda a parte, esplendidas ruas macadamisadas e será dentro de pouco tempo illuminada á luz electrica.

Porque conserva Lourenço Marques, que é uma maravilha de belleza panoramica, as suas ruas arenosas em que a gente se enterra até aos artelhos e que pelo calor irradiado favorecem a febre durante a maior parte do anno, quando tão vantajosamente podia rivalisar com a sua visinha do Natal?

Não vejo razões para se não comprimir e endurecer o leito das ruas. Se isto se tivesse feito, haveria hoje melhores edificações; podia-se ter construido jardins publicos por forma a tornar a cidade mais habitavel e esta com o tempo tornar-se-ia uma especie de Liverpool ou Anvers da Africa Meridional pela sua importancia commercial, pela sua situação maritima e geographica e lindos arrabaldes.

Johannesburg, que era uma montanha d'areia, transformou-se em dois annos n'uma das mais bellas e ricas cidades de Africa Meridional. Chicago em poucos mezes construiu uma nova cidade com palacios, parques, lagos, ilhas, ruas, torres etc. Como se fez tudo isto?

Com trabalho bom e honesto; com administração intelligente e de primeira ordem. Eis a resposta.

Se tudo isto se fez em alguns mezes, porque se não transformaria Lourenço Marques dentro de cinco annos em uma esplendida cidade com grande gloria e proveito de Portugal em especial e das nossas possessões de Africa oriental em geral?

A sciencia de engenheiro não conhece hoje difficuldades para obras de arte e com respeito as da natureza Lourenço Marques tem sido por ella prodigamente dotada: admiravel porto, bom clima, solo uberrimo e capaz de produzir tudo quanto a terra dá.

Os dinheiros publicos tem sido perdulariamente gastos por muitas formas. Os que se gastaram com a contradansa do pessoal de Portugal para a colonia e vice-versa, com telegrammas futeis e outras questões de igual importancia seriam só por si sufficientes para macadamisar todas as ruas da cidade alem das avenidas etc., indicadas na planta levantada pelo Sr. Conselheiro Antonio José de Araujo em Dezembro de 1887. Ha seis annos que ella foi feita e apenas tres ruas e um

largo estão macadamisados! São as de D. Luiz, de N. S. da Conceição, e Araujo e Praça 7 de Março. A planta mostra, porem, na parte baixa da cidade 2 avenidas, 5 ruas e 8 travessas e na parte alta 18 avenidas e 9 ruas e no bairro indigena 1 avenida e 6 ruas— por tudo 49 ruas.

Por esta forma, se o progresso continuar com tão vertiginosa rapidez, Lourenço Marques estará concluido em 1966!!

Se a camara não conseguir dinheiro para concluir os importantes trabalhos por mim indicados nunca poderemos rivalisar com os nossos visinhos inglezes.

* * *

Uma outra questão que exige da nossa parte a mais seria attenção, é a da emigração; o governo precisa de encarar com seriedade este grave problema colonial, mandando gente do Minho e Douro, que é robusta, cheia de saude e laboriosa, que na colonisação do Brazil mostrou ser de emigrantes de 1.ª ordem, em vez dos vadios, fadistas e bebedos

que para lá exporta, os quaes nunca prestaram nem prestarão para nada.

Conheci em Portugal gente do norte, simples trabalhadores e agricultores que emigraram para paizes que se não podem comparar com algumas das nossas possessões da Costa Oriental de Africa e aonde com o seu trabalho honesto, debaixo de um sol tropical, de manhã até á noute com a sua proverbial frugalidade, com o seu decidido senso pratico e habilidade para conhecer as exigencias de um paiz novo mostraram uma admiravel aptidão para emprehender com intelligencia a colonisação de districtos immensos. Ha em Portugal gente d'esta aos milhares, que por meio de trabalho e perseverança conseguiu elevar-se da sua modestissima posição aos mais altos postos para credito proprio e gloria do paiz.

É d'essa gente que Portugal precisa em Lourenço Marques e espero que não tardará muito o dia em que se lhes fará conhecer as vantagens que aquella nossa colonia lhes pode offerecer e promover assim a sua emigracão.

Para frizar o que disse com respeito tanto á emigração como á especie do emigrante,

citarei as seguintes palavras cheias de bom senso, escriptas pelo presidente da Republica de Orange Free State em resposta a uma pergunta que lhe fora dirigida de Hollanda por um seu joven amigo:

«De boa vontade lhe recommendaria bem como a outros jovens e intelligentes hollandezes que emigrassem para aqui; mas não me atrevo. Seria grande a minha responsabilidade. Para qualquer pessoa, emigrar para um paiz estrangeiro sem capital para ponto de partida foi sempre mais ou menos uma especulação. Lavradores respeitaveis e bem educados, se tivessem algum capital, podiam comprar aqui um milhar de *morgen* e começar a trabalhar n'elles. Se estivessem n'estas condições financeiras, elles teriam melhor opportunidade de se enriquecerem aqui do que na Europa. Mas se homens que vivem com certo desafogo na Europa, chegarem aqui sem vintem, terão que procurar trabalho nas propriedades alheias, e reconhecerão provavelmente que se expatriaram em uma especie de escravidão. Por isto pode bem calcular que me não agrada nenhum largo schema de emi-

gração que não seja favorecido pelas circumstancias. Se vierem familias inteiras, ellas deverão trazer pelo menos dinheiro para comprar terras, e ser além d'isto sabias e bem comportadas. Se se juntarem todas estas condições, deixal-as vir; mas mesmo assim talvez valesse mais a pena ficar na Europa.»

*
* *

O incomparavel porto de Lourenço Marques nunca será plenamente utilisado, o importante commercio que o futuro lhe deve trazer, nunca será nosso sob o regimen existente. A terra, que é tão fertil, continuará eternamente improductiva.

Pequenas aldêas de pescadores da costa de Portugal estão mais adeantadas do que Lourenço Marques.

Não ha inconveniente, ha pelo contrario vantagem em copiar os bons mestres, e eu recommendaria com instancia aos que governam Lourenço Marques que consultem e entendam bem o «Livro Azul» do Natal. Seria seguindo quanto possivel a administração d'esta colonia, chamada o Jardim da Africa,

que se fomentaria o progresso e a civilisação de Lourenço Marques.

Encontrar-se-iam cidades de diversa grandeza ao longo da via ferrea em taes logares com Matola, Pessene, Movene, Incomati, e Ressano Garcia, como succede em Natal com Verulam, Bellair, Pinetown, Maritzburg, Estcourt, Ladysmith, Newcastle e Charlestown. No interior das Terras da Corôa a 25 kilometros de Lourenço Marques podia fundar-se uma bella cidade, sendo excellente o terreno para a exploração agricola. Todos os productos europeus se dariam aqui. E a população branca facilmente se adaptaria a este sitio. Na outra margem do rio chamado Catembe, poderia crear-se uma outra cidade que seria para Lourenço Marques o que Bluff é para Durban, isto é, uma bella estação de verão.

Incomati é um districto onde a vinha cresceria esplendidamente, e os seus vinhos egualariam os da Colonia do Cabo. Com todas estas vantagens, Lourenço Marques podia-se tornar uma colonia de primeira ordem, rivalisando com as cidades modernas.

Não obstante duvidas que a este respeito se têem levantado, eu mantenho que esta Co-

lonia é de grande valor e importancia para Portugal, que todo o segredo do seu bom exito futuro depende de uma administração capaz, sendo as suas finanças dirigidas por uma pessoa habil e *progressiva*. D'outra forma é minha convicção que o futuro commercio d'esse porto, apezar de tão promettedora perspectiva, será irremediavelmente perdido, e a Colonia afundar-se-ha n'uma obscuridade mais completa do que aquella em que hoje vive.

Conclúo dizendo que aqui ou em qualquer parte do mundo em que esteja, como portuguez, eu prestarei todo o auxilio que possa áquelles que desejarem estudar ou receber informações sobre o estado das nossas possessões da costa oriental mostrando-lhes o valor das mesmas e a sua utilidade para a colonisação, contribuindo assim quanto possivel para abrir e alargar as suas relações commerciaes com outras partes do mundo.

Durban, Natal, 1894.

EDUARDO BORGES DE CASTRO.

IMPRESSÕES DE VIAGEM

NATAL

A

MOÇAMBIQUE

POR

CAWTHRA WOODHEAD

Redactor principal do NATAL MERCURY

DEDICADO A

EDUARDO BORGES DE CASTRO

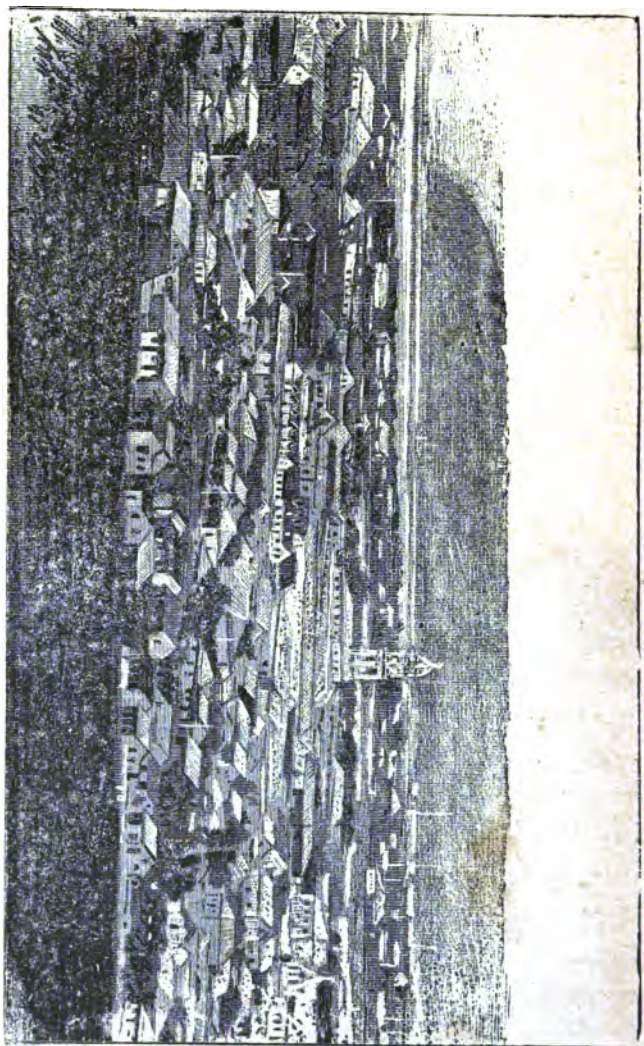
DURBAN

(TRADUCÇÃO)

PORTO

TYP. DA EMPREZA LITTERARIA E TYPOGRAPHICA

Rua de D. Pedro, 184

1895

VISTA GERAL DE DURBAN, NATAL

DURBAN

Nas paginas que se seguem, ficam registadas as impressões que eu recebi n'uma viagem pela costa oriental até Moçambique.

Devo começar por declarar que não tinha a menor idéa de quão interessante, instructiva e agradavel ella é e cumpre-me agradecer ao delicado agente da Union C.º (Mr Tamplin) por me suggerir que devia preferir vêr os nossos visinhos portuguezes a visitar mais uma vez o Cabo, conselho que a breve trecho reconheci ser avisado.

Tendo-me decidido a dar tal passo, achei prompto a auxiliar-me um outro bom ami-

go — o popular consul portuguez (Snr. Eduardo Borges de Castro) cujas cartas de apresentação me foram da maior utilidade.

Alem d'isto, que melhor guia para a viagem podia eu achar do que o Capitão Jones do vapor *African* da *Union*, auxiliado como é por tão bons officiaes como os Snrs. Wade, Dawson e Reardon?

Não sei porque o *African* adquiriu a fama de jogar muito no mar; ou elle tem melhorado muito ou a fama é injusta. Com mau tempo ou vaga de grande volume deve dançar de certo, mas qual é o navio que adquiriria por isto má fama? Em condições ordinarias (aquellas em que deixei Durban e realisei a viagem no *African*, foram altamente favorecidas com o mais delicioso tempo) elle porta-se bem.

Tendo visto tudo quanto ha para vêr, causa-me admiração que o passeio pela costa oriental não seja mais frequentado pelos que pódem dispôr de umas ferias de duas ou tres semanas, especialmente com os excellentes vapores que a Union emprega n'esse serviço.

E' uma agradavel digressão propria para

hiates, podendo-se alternar os dias de mar com os de fundeadouro e fugir-se assim dos perigos do aborrecimento.

Além d'isto o interior e os caminhos commerciaes que d'elle vêm para a costa, estão sendo tão rapidamente abertos que se póde ter quasi a certeza de encontrar sempre companheiros de viagem, dos quaes se obtêem interessantes informações. O proprio Capitão Jones conhece tão bem a costa que elle responde quasi a todas as perguntas que a respeito d'ella se lhe façam. E' na realidade impossivel viajar-se com elle sem aprender muitas cousas que são instructivas.

Feitas estas observações previas, tentarei agora levar os meus leitores n'uma imaginaria viagem de visita aos differentes portos e fallar-lhes-hei sobre varios assumptos á medida que elles se nos apresentarem no decurso da conversa, quer em terra, quer no mar.

Quem temos nós a bordo?

Na cabeça da lista figura o nome do snr. John Buchanan. C. M. G. que volta de uma visita a Escossia aonde foi buscar a mulher que lhe deve fazer companhia no districto dos lagos, em Blantyre (Africa Central). É acom-

panhado por um rapaz chamado Marshall, que já figurou junto com o dito sr. Buchanan em um curioso incidente historico, que não vem a pello contar agora. Entre outros que vão com elle como *pioneers* figurava o sr. Mitchell, digno filho do ex-presidente da African Lakes C.º e que é um antigo campeão no *international foot ball*, explendido *yachtsman* e grande amador de botanica, de que nos mostrou saber não pouco. A estas e outras qualidades junta ainda a de ser um bom photographo amador. Trazia comsigo variado fornecimento para se fazer *farmer* e *plantador*.

Qual dos velhos *Natalianos* desconhece o capitão Hoste, que estéve ao serviço da Union? Elle e seu irmão estavam tambem a bordo e mostraram ser companheiros de viagem geniaes. Poucos lhes levariam a palma em contar historias e as suas gargalhadas eram positivamente contagiosas. — Gargalhadas de Hoste — era o nome que se lhes tinha posto.

Estava tambem o sr. John Stein Morrison com o seu invariavel bom humor sufficiente para ter qualquer navio animado, além da sua pergunta — *Que é?* — feita com voz de estentor e da sua asserção que tudo era tre-

men-da-men-te lit-te-ra-rio com um accento especial nos *rr.*

Para variar tinhamos ainda duas especies de gaitas de folle. Uma pertencia a um passageiro em caminho para o Nyassa, aonde provavelmente fará a admiração indigena, e a outra ao carpinteiro do navio. Um e outro puzeram desde o principio em clara evidencia que a sua educação musical não fôra descurada quando passavamos no fundeadouro exterior pelo *Scott,* cujos passageiros mostraram que tinham apreciado altamente a delicada attenção.

Havia ainda missionarios, pessoal da armada destacado para as canhoneiras dos Lagos, gente á procura de fortuna com destino á Machona e um experimentado viajante, sr. Markham, que visitou já uma grande parte do mundo para estudo de questões coloniaes e que tem além d'isto a recommendação de ser um candidato *manqué* das ultimas eleições.

Elle é um radical decidido e, apezar de ter encontrado grande opposição nos debates travados, ganhou muita admiração pela maneira habil por que atacava as questões.

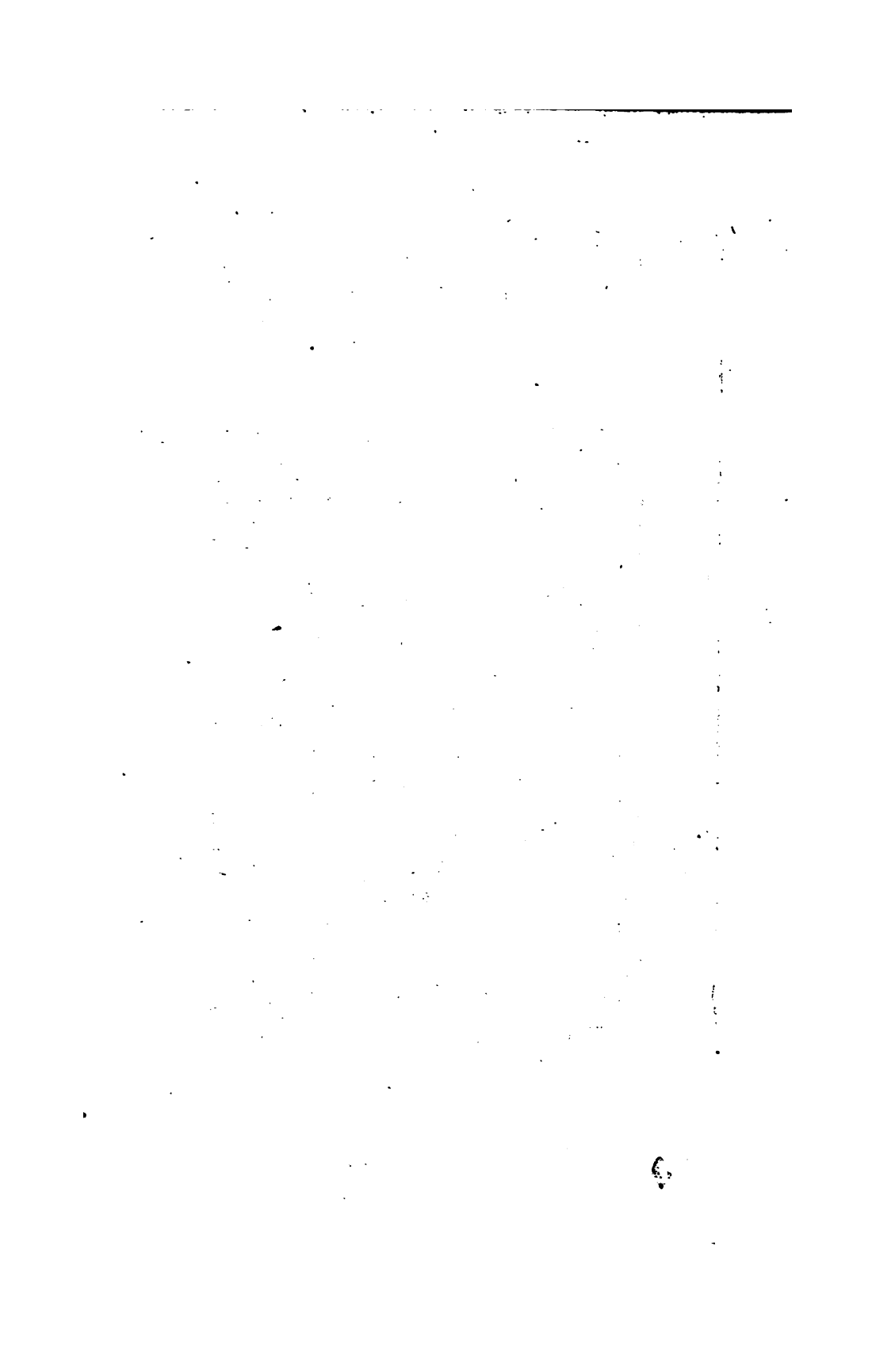
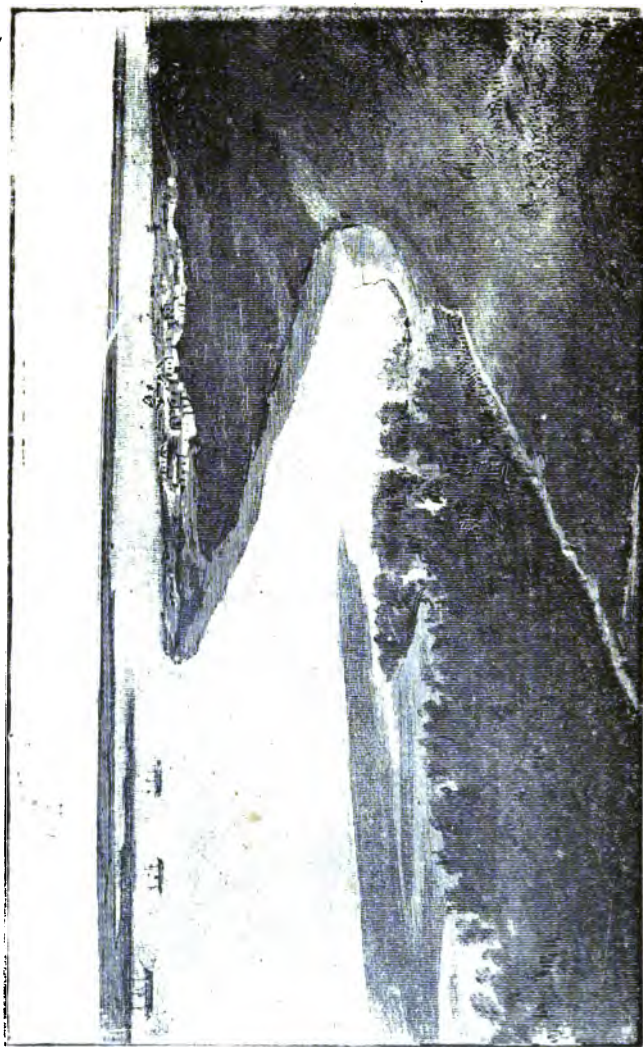
São todos a mesma coisa. Desconfio que

elle baseia algumas das suas opiniões sobre assumptos coloniaes em dados insufficientes, devido ao pouco tempo de que dispõe para estudar as questões *à visu*. Elle traçou-me um dia um bello quadro das retaliações no Imperio britannico. Tão rapidas ellas eram, tão isolado este ficava, que o resultado seria as colonias abandonadas annexarem, quando o periodo das retaliações passasse, immediatamente a pequena ilha que tanto nos vangloriamos em chamar Inglaterra.

O snr. Markham defendeu com energia os direitos differenciaes nas colonias em favor dos productos da *mãe-patria*, sustentando que não via d'outra forma qual era a paga que as colonias lhe davam pelos seus (d'ella) primeiros sacrificios. Abolia da discussão toda a noção de sentimentos e todas as considerações reduziam-se a *libras, shellings* e *pence*. Não se quiz convencer de que a Inglaterra sem as colonias ficaria reduzida a uma situação muito precaria no mundo e sustentou que £ 60.000:000, valor actual do trafego colonial, não eram sufficientes para justificar tantos trabalhos e despezas que hoje se faziam.

O nosso amigo Radical, que veio em ex-

pedição venatoria, deixou-nos na Beira, ancioso por ter opportunidade de caçar um leão.

A sorte favoreceu-o mais cedo do que esperava, pois que estando acampado a algumas milhas de Fontes Villa, um dos seus carregadores foi atacado por um representante do rei das florestas. Os gritos afflictivos acordaram o companheiro de Mr Markham (creio ser seu cunhado) que pegando n'uma acha de lenha a arder apontou-a sem medo ao nariz do leão e conseguiu assim obrigar a fera a largar a sua humana preza.

BAHIA DE LOURENÇO MARQUES (PONTA VERMELHA)

LOURENÇO MARQUES

O PRIMEIRO porto de escala é Delagoa Bay e tendo visitado Lourenço Marques, ha dois annos, desejava certeficar-me da importancia dos melhoramentos realisados.

O porto estava bem provido de navios e pelas minhas investigações conclui que o negocio é animado.

Nada diz tanto a respeito dos progressos de uma cidade sul-africana como as ruas macadamisadas. Por occasião da minha ultima passagem era uma massada andar nas ruas cheias de areia, hoje porém o piso na parte commercial da cidade está muito melhorado

*

por se ter comprimido o leito das ruas; ha no emtanto n'este trabalho uma omissão, é a ausencia de valetas para a drenagem das agoas das chuvas e por occasião das bategas de agoa esta deve facilmente chegar aos passeios.

Apesar d'isto, deve ser agradavel aos habitantes ter estradas centraes bem construidas, ainda que, de resto, as areias sejam depressa alcançadas logo que se saia do coração da cidade.

Graças aos snrs. Cohen cujas delicadas attenções e hospitalidade eu não posso deixar de aqui agradecer, pude vêr muitos pontos da cidade e entrevistar varios empregados publicos.

Um d'elles foi o Governador (snr. Augusto Cardoso) que tem plena confiança no futuro do porto e da cidade. S. ex.ª falla um pouco o inglez e nós pudemos conversar muito facilmente auxiliados pelo meu amavel *cicerone*, quando se tornava necessario explicar pontos mais escuros. Por elle e posteriormente pelo Director do caminho de ferro soube que este trabalha admiravelmente bem e que os accidentes são rarissimos. A linha foi

bem construida e espera-se que tenha sufficiente movimento,—sahem já muitos trens por dia e chegam todos a horas regulamentares.

Informando-me dos habitantes a respeito do governador soube que elle não é da *velha escola* que julga que os processos de outros tempos são proprios tambem para a geração actual; em resumo, que elle gostaria de proceder mais rapida e mais conciliadoramente do que o não faz, que, como o Natal em epocas já passadas, elle se vê a braços com a tutela superior e folgaria muito em ter a sorte do Natal com o seu *free government*.

E' isto o que muita gente diz. O que me admira é que, se s. ex.ª realmente pensa assim, o não transmitta ás auctoridades de Lisboa.

Lourenço Marques tem indubitavelmente diante de si um bom futuro e é pena que se não aproveitem todas as suas condições naturaes. Ha quem a considere rival dos portos natalianos e do Cabo; mas julgo com auctoridades competentes que Natal e Delagoa Bay podiam com segurança partilhar no futuro o trafego transvaaliano.

Lourenço Marques tem de certo a supe-

rioridade de possuir um grande porto, mas em compensação não offerece a facilidade de descarga que Durban dá apezar da sua má barra. Não ha docas e as mercadorias têm de soffrer numerosas baldeações; os navios não podem acostar a caes de desembarque como em Durban, mas não vem felizmente longe a epoca em que se realisará um melhoramento d'esta ordem.

Os srs. L. & H. S. Cohen obtiveram uma concessão em virtude da qual vão construir uma ponte em frente da Alfandega, a distancia de umas 150 jardas e offerecendo aos navios uma profundidade de agua de 20 pés, por fórma que elles possam descarregar directamente nos wagons do caminho de ferro, que levarão as mercadorias para os hangars da Alfandega, ou, no caso da mercadoria em transito, para a linha ferrea.

Não ha duvidas com respeito á necessidade de alguma obra d'este genero e pareceu-me que os srs. Cohen tencionavam explorar a sua concessão sob um ponto de vista pratico, o que será de uma immensa vantagem para o porto. Em todo o caso ella não representa nenhum monopolio, pois que o gover-

no póde dar novas concessões do mesmo theor. Vi os desenhos da ponte que será de ferro e alvenaria e espera-se que chegue dentro em pouco a gente necessaria para começar a sua construcção.

Ainda que em vista da epoca da sua fundação, Lourenço Marques devesse estar muito mais adiantado do que não está, não se póde negar que ella tem progredido.

Levantam-se em differentes partes edificações, o que mostra confiança no futuro, mas ainda se gastarão muitos annos antes que ellas tomem um estylo moderno qualquer e precisam-se grandes sommas de dinheiro. É este o ponto mais difficil do problema. De 1877 a 1892 a repartição das Obras Publicas recebeu do governo £ 4:000 por mez, mas de então para cá a somma foi reduzida £ 1:100 por mez, com a designação de algumas outras obras subvencionadas com verbas especiaes. Foi com esse dinheiro, que me disseram ter-se dado começo á cidade, pois que a municipalidade não tinha nenhuma especie de rendimento.

Todas as edificações publicas foram feitas com as verbas indicadas, inclusivé a expan-

são da cidade, a construcção dos edificios do governo e municipaes, etc., excepto o hospital, que recebeu do governo verba especial.

Entre esses edificios está a cadeia, que não é um miseravel buraco como se pintava em Natal ha alguns annos. Fui vel-a e achei tudo admiravelmente limpo e bom. Os presos ficam juntos em grandes quartos bem arejados e não em cellas miseraveis. Vi entre aquelles os dous italianos que foram presos em Harrismith e extradictados via Durban por causa de uma fraude de algumas centenas de libras.

Entre as mais recentes construcções de Lourenço Marques nota-se o *International Hotel,* um bello edificio de dous andares, recentemente aberto, aonde o publico será bem servido. O consul inglez tem tambem uma linda casa em construcção na montanha.

Ouço alguem perguntar-me — *E as febres?*

A ultima estação foi memoravel a este respeito e felizes foram aquelles que escaparam de apanhar uma data d'ellas; mas a gente na costa oriental parece considerar as febres como um companheiro normal e é frequente encontrar pessoas que tiveram já varios ata-

ques e esperam ainda por mais. Uma grande parte dos que apanham febres no districto, veem para Lourenço Marques, o que não reduz a sua reputação de insalubridade; não póde, porém, apezar d'isto ser comparada com Silati. Pelas noticias que me dão, lamento os que trabalham ali no caminho de ferro. Chega a todos a sua vez e disse-me um medico que encontrei no meu regresso a Durban, que a febre de Silati é mais mortal ainda do que a de Panamá, de que tanto se fallou, ha alguns annos.

A pessoa a que me refiro, affirmou-me tambem que no curto periodo de nove mezes administrara, além de outros remedios, 60:000 grãos de quinino a um numero de pessoas não superior a setenta. Foram todos atacados e o *teetotalismo* não serviu para nada.

As autopsias deram resultados interessantes. Mostraram que mesmo aquelles que resistem por muito tempo, soffrem deteriorações physicas analogas aos que succumbem cedo; em resumo os tecidos são todos atacados pelo micobrio pallustre. Pode-se vêr um homem passeiando com uma apparencia boa e no emtanto meia hora depois vel-o pros-

trado de todo. Por isto ninguem se affasta do centro dos trabalhos, mesmo quando vae para uma curta distancia, sem levar um companheiro. De resto, são essas as circumstancias em que se constroem os caminhos de ferro na Africa do Sul. Logo que a região é aberta e occupada, a febre indubitavelmente diminue ou desapparece; mas que terriveis sacrificios não é preciso fazer ao principio!

Um dos que ultimamente soffreram de febres em Silati, Mr. Meldrum, o engenheiro chefe de construcção está agora angariando gente em Durban; elle tem já trabalhado em todas as partes do mundo. Varios engenheiros do Natal têm de tempos a tempos ido a Silati e entre elles Mr. Hazgard, que veiu no African. A febre de Silati, ainda que bem severa, não differe das febres da costa oriental e occidental que são de resto identicas ás de toda esta região.

Felizmente podemos dar-nos ao prazer de largar de mão o assumpto e continuar a nossa viagem pela costa acima. A bordo não eramos perseguidos por tão tristes pensamentos mas aspiravamos com maior força o ozone

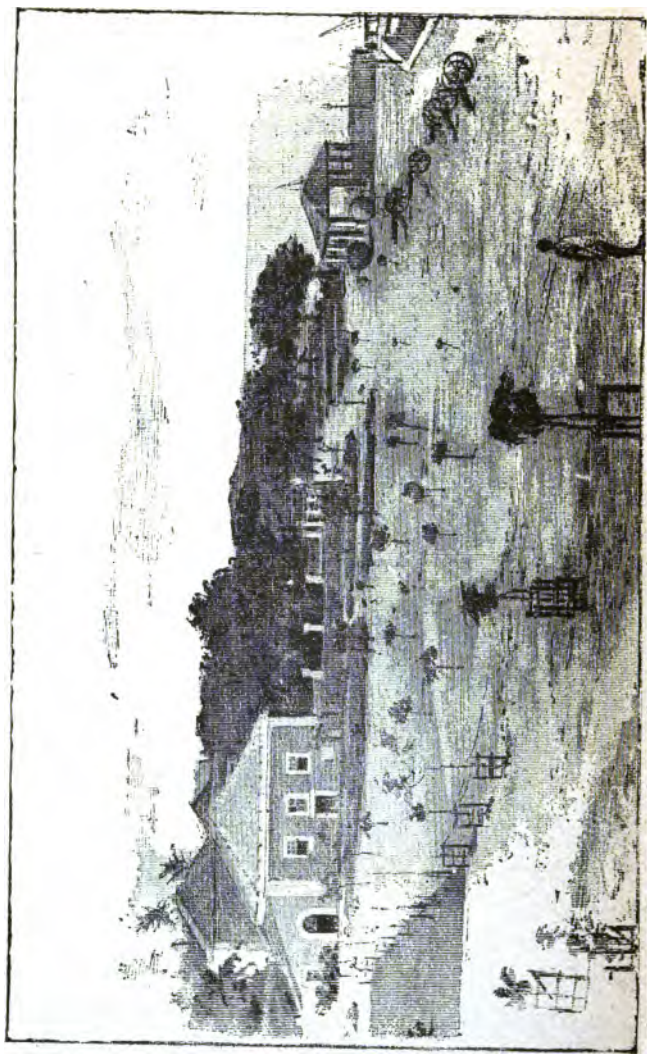
depois de ver em Lourenço Marques as faces pallidas, especialmente dos portuguezes.

Resolvemos divertir-nos um bocado e a lembrança de cantar foi enthusiasticamente saudada. Reunimo-nos no espaçoso salão cheio de homens, com a excepção de M.me Buchanan, que a outros titulos do nosso agradecimento accrescentou mais um, o de acompanhar de boa vontade ao piano as nossas canções.

Não faltavam os cantores, mas a um do pessoal do navio coube a palma quer pela habilidade como cantor comico quer pela propriedade com que a aproveitava.

Refiro-me ao snr. W. Freman Mathews, o secretario do capitão. Este rapaz tem não sómente uma razoavel voz de tenor mas tambem especial linha comica que o torna muito apreciavel companheiro de viagem; cantou ininterrupta serie de canções de caracter o mais variado e fez-nos rir tanto que estavamos já com dores nas ilhargas, emquanto o acompanhavamos todos com os nossos *choros* — O proprio *Homem que levou a banca á gloria em Monte Carlo ter-se-ia devertido com os*

nossos cantos e de certo *A pobre rapariga não sabia* como responder á pergunta *Aonde comprou esse chapeu?*

Passou-se a tarde muito agradavelmente e quando descemos aos beliches iamos já nas melhores disposições de espirito.

VISTA DE INHAMBANE

INHAMBANE

HEGAMOS no dia seguinte a Inhambane e o C. S. S. *Melrose* entrou tambem poucos minutos depois.

Visto do navio, Inhambane é um dos mais bonitos portos da costa oriental. A cidade está no mais pittoresco *bouquet* de coqueiros, que dominam magestosamente as edificações proximas e formam um admiravel fundo. Estavamos cheios de admiração pela belleza do lugar e o capitão Hoste descreveu-a com exactidão no seu humoristico estylo: «sim, senhor, disse elle em resposta a um de nós que estava descrevendo a scena com encomiasticas palavras, lembra-me um d'esses desenhos

que viamos em Inglaterra nas caixas dos missionarios.»

É de certo, de longe um panorama lindo que nada perde em ser visto de perto.

O capitão Jones poz o seu pequeno moleque ás minhas ordens e levou a amabilidade a ponto de elle proprio servir-me de cicerone e *fizemos* assim completamente a pequena cidade portugueza.

É uma antiga feitoria com varias casas commerciaes, que negoceiam em azeite de palmeira, amendoim e marfim.

A primeira coisa que chama a attenção é um quartel com a egreja na rectaguarda.

Passeiar na cidade é o mesmo que andar n'um bello jardim de plantas, com encantadores *bouquets* de coqueiros e outras plantas tropicaes. A natureza tem na realidade prodigamente favorecido este delicioso sitio.

Olhando para alguns dos palmares julga a gente que deve haver alli uma mansão encantada, mas em vez d'isto encontra innumeras palhotas indigenas.

«Deve ter sido um cantinho do Eden» lembra um e é seguramente um paraizo pela belleza e os aborigenes acocorados aqui e

acolá dão uma certa naturalidade á scena. As palhotas são construidas com elegancia e parecem ser aceiadas.

Ha variedade no desenho das habitações, algumas tem a frente de alvenaria, pintada de azul e amarello e teem todas largas portas de entrada. Em varios pontos encontramos mulheres occupadas nos misteres domesticos ou fazendo esteiras ou cestos de caniço.

A maior parte dos meus leitores tem de certo visto desenhos de altos coqueiros com indigenas trepando por elles acima para colher cocos. Como conseguiam elles isto? era um mysterio que provocou de certo grande admiração pelas suas habilidades ascencionaes.

Perdi uma parte d'esse enthusiasmo em Inhambane, porque observei que de um dos lados das arvores havia feitos uns pequenos nichos ou pontos de apoio para facilitar a subida; apezar d'isto seria perigoso para quem é sujeito a vertigens, o aventurar-se até o topo das arvores.

Alguns dias depois, em Moçambique, no emtanto vimos trepar em condições mais difficeis; não havia nichos, mas o indigena com

um pequeno cordel atado em volta dos pés subiu agil e rapidamente.

No nosso regresso dos palmares de Inhambane á cidade, eu e o capitão Jones ficamos admirados por vêr sahir um objecto branco de uma cabana; olhando para traz vimos um comprido e magistralmente esculpturado braço com a mão bem formada e os dedos finos e a proprietària sahindo por fim da palhota mostrou ser uma mulher alta, perfeitamente branca,—o unico exemplar branco n'uma aglomeração de negros. Ficamos immoveis de espanto e, quando nos dirigimos ao grupo, vimos que a branca era indubitavelmente indigena, com feições de preta e o cabello curto e encarapinhado. Olhamos para ella por algum tempo e decididamente não nos agradava. A nivea alvura com as feições de preta, tornou-se-nos incommodativa e opinamos que a mulher ficaria muito melhor se ella tivesse sido preta como as suas companheiras. Era *albina* e um bello exemplar no genero.

Inhambane está cheia de indigenas e segundo o que vi, parece-me que ha ali apenas uma senhora europeia; é a mulher do snr. Richards, missionario americano, o qual to-

mou conta temporariamente da estação que é dirigida pelo Reverendo Agnew.

Apezar de ter regressado, havia apenas 1 ou 2 semanas de America, M.me Richards tinha-se já dedicado á sua gloriosa obra e mostrou-se agradada em vêr brancos quando entramos na escola, aonde ella dedicava as suas amaveis lições a um grande numero de creanças pretas. Achamol-a uma senhora delicada e não deixamos de ficar impressionados com o sacrificio que semelhantes mulheres fazem deixando casa, amigos e parentes para ensinar o Envangelho a creanças pretas. Entre estas ha muitas que são ingratas, mas de certo entre as que desanimam, apparecerá de certo de tempos a tempos um clarão de luz para reanimar tanta abnegação e seguramente M.me Richards, tal como ella é, cheia de propositos sublimes e zelo merece todo o exito.

Deixamos Inhambane impressionados com a sua belleza tropical. A lua começara já a illuminar com a sua branda e sempre bem vinda luz e as noites no tombadilho do *African* eram admiraveis.

Os machinistas Aiken, Kidd e Lee junto com o amavel medico do navio (Dr. Mor-

gan) juntavam-se-nos nos nossos divertimentos, todas as vezes que o seu serviço o permittia, e cantavamos todos animadamente em *solo* ou coro.

Uma bella canção ensinada em tempo por Morrison era, em geral, n'estas noites de luar a preferida. A letra do coro, uma das melhores que tenho ouvido, era a seguinte:

Come over the water,
Come weth me,
Neath the silv'ry moonlight,
O'er the silent sea.
Come over the water,
Till the night be flown;
I am thine and thou art mine,
And love is all our own. (*)

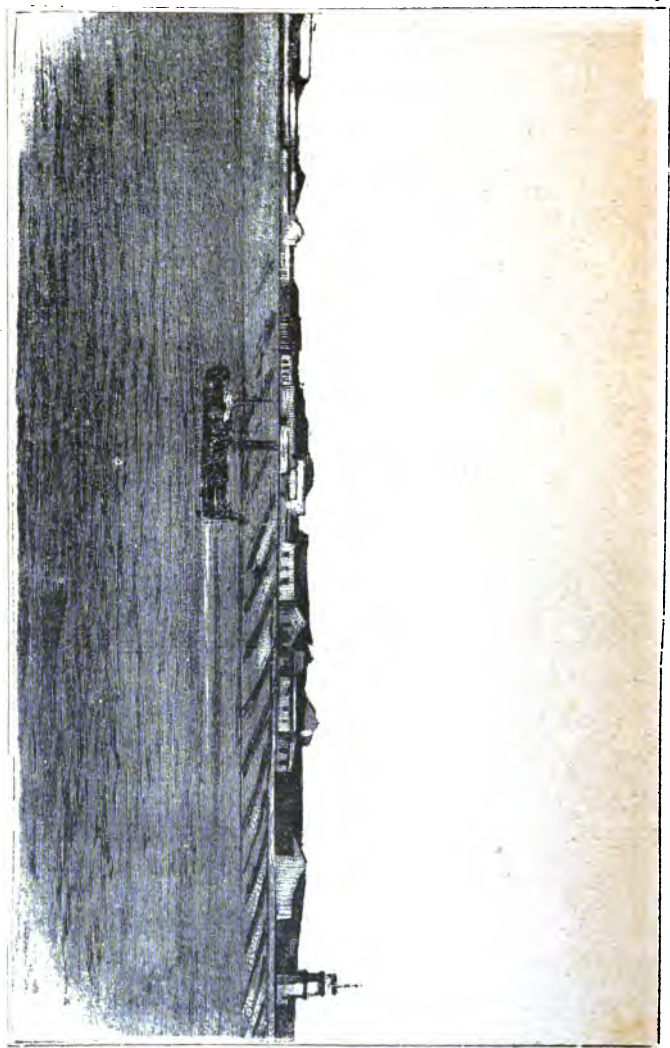
Assim em quanto cantavamos e levados pelas palavras pensavamos nas nossas mulheres e namoradas o bom navio singrava pela costa para a Beira.

O porto que demandavamos, provocou consideravel interesse na Africa Meridional e

(*) Sobe a flor da agoa, vem ter commigo, sob argenteo luar, sobre o mar silencioso — Vem á flor d'agoa em quanto não passa a noute — Eu sou teu e tu és minha e o amor é todo nosso.

provavelmente muitos no Cabo desejariam que elle nunca tivesse existido. Os portuguezes ficaram com elle no ajuste de contas e teem-se mostrado mais trataveis na parte que lhe diz respeito, para o progresso quer da civilisação quer do commercio.

Observaremos, de passagem, que o seu nome é pronunciado por diversas maneiras, mas pelas minhas informações nas regiões officiaes e na propria localidade vi que o *e i* tem o som largo do *a* inglez e assim nós devemos pronunciar como se estivesse escripto na realidade *Bara*.

Nós temos ouvido em Durban tanto a respeito d'este novo porto — *novo* apenas sob o ponto de vista maritimo, porque elle foi largamente usado pelos portuguezes por um grande numero de annos — que estou certo de que qualquer informação a seu respeito terá ali muita acceitação.

VISTA DA BEIRA

BEIRA

APESAR de ter apenas 2 ou 3 annos no moderno sentido da palavra, a entrada está notavelmente bem balizada.

O capitão Jones fallava sob um ponto de vista pratico de marinheiro quando elogiava as auctoridades portuguezas pela excellente maneira por que a barra está marcada.

Ha agora, se a memoria me não falha, apenas 7 boias e tão bem ellas foram postas que o porto é considerado como sendo dos melhores e de mais facil navegação na costa oriental.

Sendo assim, admirou a todos que o vapor *Kaiser* tivesse batido no fundo tres vezes,

e de uma principalmente com força; em virtude d'isto o capitão do barco informou as auctoridades contra a balizagem mas o capitão Jones e o commandante do *Induna* (que esteve aqui por alguns dias) não concordaram de forma nenhuma com elle e asseveraram ao Governador o contrario.

E' possivel que haja razões especiaes para se dar com o Kaiser o que se deu, mas a sua má sorte contrasta com o que aconteceu aos outros, que acharam grande profundidade d'agoa.

A apparencia da Beira do mar não é tão agradavel como a dos outros portos sob o ponto de vista pittoresco.

E' muito baixa e não admiram portanto os estragos que as agoas vivas ahi fizeram o anno passado. No emtanto adoptaram-se medidas para evitar a repetição de semelhantes contingencias, e a principal obra feita n'este sentido é a construcção de uma especie de quebra-mar ou barreira para contrariar as invasões das vagas.

Para isto, ao longo da praia toda cravára-se estacas de *mangue* muito proximas

umas das outras, ligadas e reforçadas por meio de longrinas.

O principio em que a obra se funda é de que as marés trarão atravez das estacas areias que depositando-se por traz da muralha formarão uma massa compacta quer contra as invasões do mar quer contra as excavações por elle causadas. A obra está já feita n'uma boa extensão e quando concluida deve ter algumas milhas de comprimento.

Para uma localidade tão nova ninguem pode deixar de ficar admirado com a extensão da cidade e a quantidade de construcçõs existentes na Beira.

Confesso com franqueza que esperava encontrar uma especie de aldeola dispersa com algumas cazinholas aqui e acolá e vi em vez d'isto uma cidade de boas dimensões, já delineada, com innumeraveis lojas, edificações publicas, casas de commercio, hoteis, etc.

Como era natural, as casas estavam todas ainda na idade da folha de ferro zincado, mas muitas apresentavam desenhos nitidos e havia já evidentes indicios de transição para uma classe de construcções mais luxuosas.

Como tambem era natural, as ruas não

foram ainda endurecidas, exactamente como devia ter acontecido em Durban no seu começo; mas para facilitar o trafego uma linha ferrea de via reduzida atravessa as principaes ruas, sobre a qual se fez o movimento das mercadorias da Alfandega para os armazens dos consignatarios. Pode-se dizer que isto substitue o movimento ordinario de vehiculos das cidades mais avançadas, aonde os leitos comprimidos das ruas facilitam tanto a locomoção. Não ficaram em esquecimento os peões. Cravou-se uma fila dupla de estaquinhas de um dos lados de uma rua e encheu-se o intervallo com areia, que se regularisou no topo e se cobriu com cimento ou coisa parecida; que endurece depressa como o asphalto.

Tive o prazer de uma apresentação ao Governador — coronel Machado — cujo nome se tem tornado nos ultimos annos tão conspicuo em questões da costa oriental.

Peço licença para me referir primeiro que tudo á sua figura, que tanto contrasta com a da maioria dos seus concidadãos da costa oriental. De maneiras affaveis, é um cavalheiro de bella presença. Alto e bem proporcionado,

a cuidada *dignidade* dos seus gestos fica-lhe muito bem e indica-o como um homem proprio para governar. A intelligencia evidenceia-se ao primeiro relance na sua fronte larga e aberta e aquelle grande e farto bigode que elle com tanto amor cofia, augmenta-lhe o bello garbo militar.

Falla correntemente o inglez e portanto a nossa conversação foi desprovida da menor difficuldade. Referimo-nos a muitas questões relativas á sua jurisdicção e não pude deixar de notar quanto elle se identifica com a região que governa. Elle evidentemente crê no futuro da Beira e se dispozesse de fundos publicos illimitados ou ainda de um thesouro que se podesse considerar em boa situação financeira, seria homem para não hesitar em emprehender toda a sorte de melhoramentos.

Mesmo na situação financeira em que se acha, elle emprega os maiores esforços para tornar a Beira mais habitavel e no resto agita-se provavelmente por muitos planos irrealisaveis que tão promettedores se afiguram no papel. Elle é distinctamente *progressivo.*

Apezar de me não ter dito palavra sobre o caso, julgo que considera Durban como

um modelo a seguir. Conta-se que estando um dia a passeiar com amigos na praia e enchendo-se de justificado orgulho pelo novo *home* adoptado, enthusiasmado pelo que elle podia vir a ser, se virara para os circumstantes e com um d'aquelles emphaticos gestos porque é tão notado, exclamara com concisão — «A futura Durban». O cumprimento é dos que, estou certo, os meus leitores apreciarão.

No decurso da minha conversação com S. Ex.ª soube que tinha já gasto £ 4:000 no porto e deseja introduzir um melhoramento que permitta a entrada dos navios de noite, illuminando as boias por meio de electricidade transmittida da praia. Não me occorreu na occasião mas tenho desde então a seguinte duvida: É isto necessario?

Os navios podem entrar no porto antes das 7 da manhã, hora que julgo sufficientemente matinal para se pensar na costa oriental em começar antes d'isto o trabalho. Porque se ha de então gastar dinheiro por causa da entrada nocturna?

Uma tal medida n'um porto já antigo e de grande trafego seria decerto de uma grande utilidade, mas a Beira é ainda nova e

o commercio está sendo, por assim dizer, creado.

Um outro melhoramento que o Governador tenciona realisar, é a construcção de uma ponte sobre o riacho, que divide agora a cidade e não é em minha opinião de molde a favorecer a salubridade local. Este riacho é evidentemente considerado como util para as embarcações de pequeno calado d'agoa e para os botes que são em grande parte levados por elle acima e ali ancorados. É ali que o vaporsito de rodas, *Crocodilo,* se junta com o rebocador *Kimberley* empregado em levar passageiros e fragatas com carga pelo Pungüe acima até Fontesvilla, testa do caminho de ferro.

O meu especial cuidado foi fazer um inquerito com relação ao caminho de ferro de que tanto se espera para a expansão do trafego com o interior, principalmente Machona e Manica até o Zambeze.

A existencia de ouro exploravel está demonstrada em qualquer d'estes dois districtos e annunciam-se á bôca cheia descobertas de ouro tanto alluvial como em filões em Sofala, Gorongoza Massikessi, Chimoio, Sabi e muitos outros districtos.

Asseveraram-me que os prejuizos causados á linha ferrea pelas inundações da estação passada não foram tão serios como se disse, e espera-se que haja pouco damno na proxima epoca das chuvas. A linha é de via reduzida, de 2 pés apenas, mas póde levar uma boa somma de mercadorias com a velocidade de 16 milhas por hora. Um dos engenheiros com quem conversei, fallou-me com enthusiasmo nas vantagens dos caminhos de ferro de via reduzida nos paizes novos, insistindo em que, em virtude do seu pequeno custo, era de boa politica construil-as para trabalhos de pioneiro e ellas serviam perfeitamente os paizes de exploração recente aonde só o tempo podia justificar linhas mais dispendiosas. Qual é a razão porque se ha de sujeitar o paiz a encargos pezados quando linhas sufficientemente remuneradoras se podem construir tão barato e tão expeditamente? Elle julga que as partes mais civilisadas da Africa Meridional não hesitarão em seguir o exemplo dos americanos e desenvolverão assim muito mais depressa os seus recursos.

Eu não pude deixar de pensar quão adequadas eram estas considerações a districtos

como Richmond, Umzinto e Umzimkulu em Natal.

Voltando ao caminho de ferro da Beira, elle está já aberto n'uma extensão de 40 milhas e os movimentos de terras chegaram já á milha 65. Mais adiante uma outra secção de 35 milhas que chega para além de Chimoio, foi dada ao sr. Geo Pauling, empreiteiro, com quem está de sociedade um outro empreiteiro de caminhos de ferro bem conhecido em Durban, o sr. Lawley. Elles esperam completar a obra mais ou menos em outubro.

Para mostrar quão rapidamente este caminho de ferro está sendo construido, eu posso dizer que se receberam aqui noticias de um importante grupo que começou o estudo do traçado entre Umtali e Salisbury. Ha ainda uma secção intermedia entre Umtali e os limites dos territorios da Companhia de Moçambique.

Logo que a 1.ª secção esteja prompta, será aberta ao trafego.

Com respeito ao traçado do caminho de ferro, apresenta-se um pouco em fórma de saca-rolhas, por causa da região montanho-

Durban é guarda-livros e thesoureiro dos empreiteiros e tive a seu respeito muito agradaveis noticias, quer como homem quer como trabalhador. Como é mais um do Natal, julguei que devia tambem tomar nota do caso.

Segundo me disseram, o solo do Pungüe é excessivamente rico e poderá produzir tudo, mas, como um dos meus amigos observou, para que serve tudo isto se a gente é incapaz de viver ali? É uma questão que a Companhia de Moçambique, representada pelo coronel Machado, deve resolver, porque é a ella que pertence todo o territorio, como o devia ter talvez mais cedo explicado, até á fronteira portugueza contigua aos territorios da Chartered Company.

Beira está dentro da aria reservada á companhia, o mesmo acontece ao caminho de ferro; é a isto que se devem os progressos realisados, ainda que eu ouça dizer que um pouco mais de dinheiro seria aqui bem vindo e util.

Ao presente toda a descarga no porto tem de ser feita em fragatas e botes e n'este trabalho o capitão Andrews bem conhecido em Durban pelas suas ligações com a Union

Company, é o *boss* (chefe) e muito genial tambem. Os passageiros são desembarcados em pequenos escaleres d'onde vão aos hombros dos pretos até á praia, exactamente como no *Back-Beach* em Durban, com a differença porém de que a areia é aqui mais humida.

O coronel Machado pensa em construir brevemente caes adequados e quando elles estiverem promptos o desembarque junto á alfandega será questão bem mais facil.

Como nota curiosa devo observar que os chefes das mais importantes repartições publicas são inglezes, devido sem duvida á existencia de interesses britannicos na Companhia de Moçambique. O nosso velho amigo capitão Ewing é capitão do porto e difficilmente se encontraria pessoa mais adequada para esse logar.

Ha na localidade divergencia de opiniões com respeito ao futuro da Beira e, apesar d'isto deve-se naturalmente pensar que o porto destinado a servir territorios tão ricos tem todas as probabilidades de ser um logar prospero e de futuro seguro. É esta como mostrei a opinião dos empregados, mas, como chronista fiel, seja-me licito registar tambem as

ideias de um negociante que tem grande experiencia de varias cidades da Africa Meridional.

Na sua opinião, o primeiro defeito da Beira é não ter no interior nenhuma região já *feita* e ser difficil viver ali por causa da malaria. «E o trafego de transito?» lhe perguntei eu; a resposta cathegorica foi de que elle se faz principalmente por intermedio dos casas commerciaes do Cabo e Natal. «Haverá, continuou o nosso interlocutor, um muito pequeno commercio local. A gente do interior continuará a mandar as suas ordens ao Cabo e Natal e fará executal-as directamente.» Uma das condições da construcção do caminho de ferro é que o imposto aduaneiro de 3 °/₀ *ad valorem* sobre as mercadorias em transito lhe deve ser dado. As tarifas sobre todos os outros artigos deveram ser augmentadas para elevar a receita e os habitantes queixam-se por isto amargamente porque os encargos incidem sobre um numero comparativamente pequeno de pessoas.

O fim principal da Companhia de Moçambique é *abrir* á exploração os seus immensos territorios, mas as condições de vida

são ali desanimadoras por demais para que se lhes accrescente a exorbitancia de custo com o augmento dos direitos aduaneiros.

Um paiz novo exige auxilio de toda a sorte, se elle deve ser occupado e desenvolvido e a companhia que pretende conseguir esse fim, devia estar preparada para supportar as despezas iniciaes sem tentar reembolsal-as immediatamente. Quando a região estivesse pacificada e houvesse uma população densa explorando o ouro e cultivando a terra, seria uma boa opportunidade para a companhia obtêr o reembolso das sommas despendidas. O typo normal de capitalistas não se aventuraria em taes circumstancias mas aqui as condições são fóra do vulgar, os territorios immensos e tudo annuncia um grande futuro.

Esta opinião não é partilhada pelo negociante a que me refiro, mas um golpe de vista sobre a questão, mais largo do que simples considerações mercantis, obrigarão em minha opinião os *colonistas* a concordar commigo. As difficuldades são indubitavelmente, como em todos os paizes novos, enormes mas apezar d'isto não posso deixar de pensar que a presente geração ainda ha de ver a Beira

*

transformada em um porto de muito grande e importante commercio.

Porque continuariam o Cabo e o Natal, ainda que isto muito nos aprouvesse, a tirar-lhe o commercio? Pelos mesmos motivos porque Lourenço Marques e Natal affirmam ter sobre o Cabo maiores vantagens geographicas, Beira fará valer tambem os seus direitos, ainda que isto deva levar muito tempo.

Emquanto estive na Beira foi-me dado vêr uma pequena prova da riqueza mineral do interior. Era uma amostra de ouro alluvial e o seu feliz possuidor era o snr. J. Bobbert, de quem os *colonistas* mais velhos do Natal se devem lembrar bem, assim como os do Cabo e Transvaal.

Durante a sua residencia em M'panda os indigenas trouxeram ao snr. Bobbert algum ouro, já lavado. Tendo-se esforçado frequentes vezes mas inutilmente por conseguir que os pretos lhe indicassem o local d'onde o extrahiam, resolveu mandar pesquizar por sua conta diversas partes do paiz e obteve assim finalmente a descoberta do que elle considerava dever ser um rico campo de ouro alluvial.

Foram já mandadas amostras para Inglaterra e uma que eu vi em poder do snr. Bobbert, disseram-me ser das mais pobres. E' no emtanto sufficientemente rica para ser exploravel e o snr. Bobbert está satisfeito suppondo ter encontrado uma coisa rica.

Elle dirigiu-se ao snr. coronel Machado, que lhe deu uma grande concessão n'uma extensão approximada de 3 milhas. No dia em que sahi da Beira, estava já em caminho uma expedição de 3 mineiros experimentados sob a direcção do sr. L. G. Puzey levando comsigo trabalhadores indigenas e tudo quanto era necessario para trabalhar o ouro e para dar informações mais detalhadas. Ha no rio proximo abundancia de agoa para pôr em movimento as machinas. Posso ainda accrescentar que o campo aurifero alluvial descoberto dista da Beira umas 100 milhas e se elle corresponder á espectativa, os pesquizadores seguirão para alli dentro em pouco e só isto pode seguramente fazer com que a Beira seja um porto de alguma importancia.

Entre os que desembarcaram do *African* na Beira estavam 3 *yankees* que iam ao extremo dos territorios de Moçambique para obter

ouro. Propehtisaram-se-lhes inclemencias e alguns velhos viajantes punham em duvida que elles conseguissem chegar ao seu destino pelo caminho que levavam. Traziam comsigo um bote proprio para a passagem dos rapidos nos rios.

Estavam tambem entre os passageiros 2 rapazes que vira em Durban tomando parte nos trabalhos da *East African Mission* dirigida pelo snr. Howe. Elles iam para a *Zambezi Industrial Mission* mas seguiram *via Chinde.*

Estava ainda a senhora de um tal Morris com os filhinhos e que ia juntar-se com seu marido, leiloeiro em Salisbury. No meu regresso soube que ella tinha sido abandonada no interior pelos carregadores que iam com a carreta. A jornada fôra difficil e havia em seu (d'ella) favor uma forte corrente de sympathia.

Vinham por fim os nossos amigos Hostes das gargalhadas, que regressavam a Machona e a quem fizemos uma cordial despedida com as gaitas de folle. Pela conversa com elles tida vi que confiavam na prosperidade do paiz que adoptaram e julgam no grande futuro da sua industria aurifera. O Capitão Hoste foi um dos

pioneers da região e tem uma experiencia de annos obtida nas suas viagens pelo interior até á região dos lagos. Fallou-me n'uma novella de um deputado por Durban com o titulo de *George Linton* que, segundo me disse, fôra publicada quando elle e os seus companheiros voltavam do Nyassa. Referiu-se com enthusiasmo ao livro e insistiu na sua urgente reimpressão.

Chegam constantemente navios de Durban, o que prova o movimento commercial. Por occasião do nosso regresso estavam no porto, além de pangaios, o *Melrose, Induna Zambezi* e o *African;* o *Kaizer* saira pouco antes, de modo que o porto para a Machona offerecia um aspecto de grande actividade.

Como local para residir não me agrada muito; a sociedade feminina faz muita falta, o que justifica provavelmente a grande protecção dada ás cantinas.

Quando atraz me referi ao facto de o *Kaizer* ter batido no fundo do porto da Beira, esqueceu-me mencionar uma circumstancia que não é senão favoravel ao capitão e á empreza, e é de que aquelle vapor é de um calado muito superior ao normalmente empregado por

outros que demandam este porto e portanto a navegação é mais difficil para aquelle do que para estes.

Aproveitando a occasião posso ainda informar que alguns dos vapores de *G. E. A. M. S.* vão apenas até Lourenço Marques. O *Emir* por exemplo, que eu vi na costa oriental e é bem conhecido em varios portos não vae em regra a Durban.

Foi ás 3 horas e meia da tarde da sexta-feira que o *African* largou da Beira aonde recebeu novos passageiros. Entre os nossos companheiros addicionaes de viagem estava, como já disse, o sr. Lawley que trazia recordações agradaveis de Durban, inclusivé um curioso incidente de um certo *plun pudding* que promoveu uma terrivel explosão de ira em um dos nossos hoteis.

Quando lhe affirmei possuir uma photographia do dito *pudding* com certas mãos por cima, o seu rosto febril desannuviou-se e desfez-se em gargalhadas.

Tinhamos ainda a esposa do seu socio (o sr. Pauling) e 2 senhoras de Inglaterra suas amigas.

De todas as addições a mais popular era a

do *Honorable Mr.* Campbell, um genuino representante da aristocracia ingleza, sobrinho de Lord Salisbury e um rapaz tão *genial* e esplendido coração como pode haver. Se todas as vergonteas do sangue azul fossem d'este calibre haveria de certo na Inglaterra entre as classes sociaes maior sympathia do que hoje não existe. Nem um atomo de *snob*. Pelo contrario é tão claro e aberto como a luz do sol e um *gentleman* inglez perfeitamente typico.

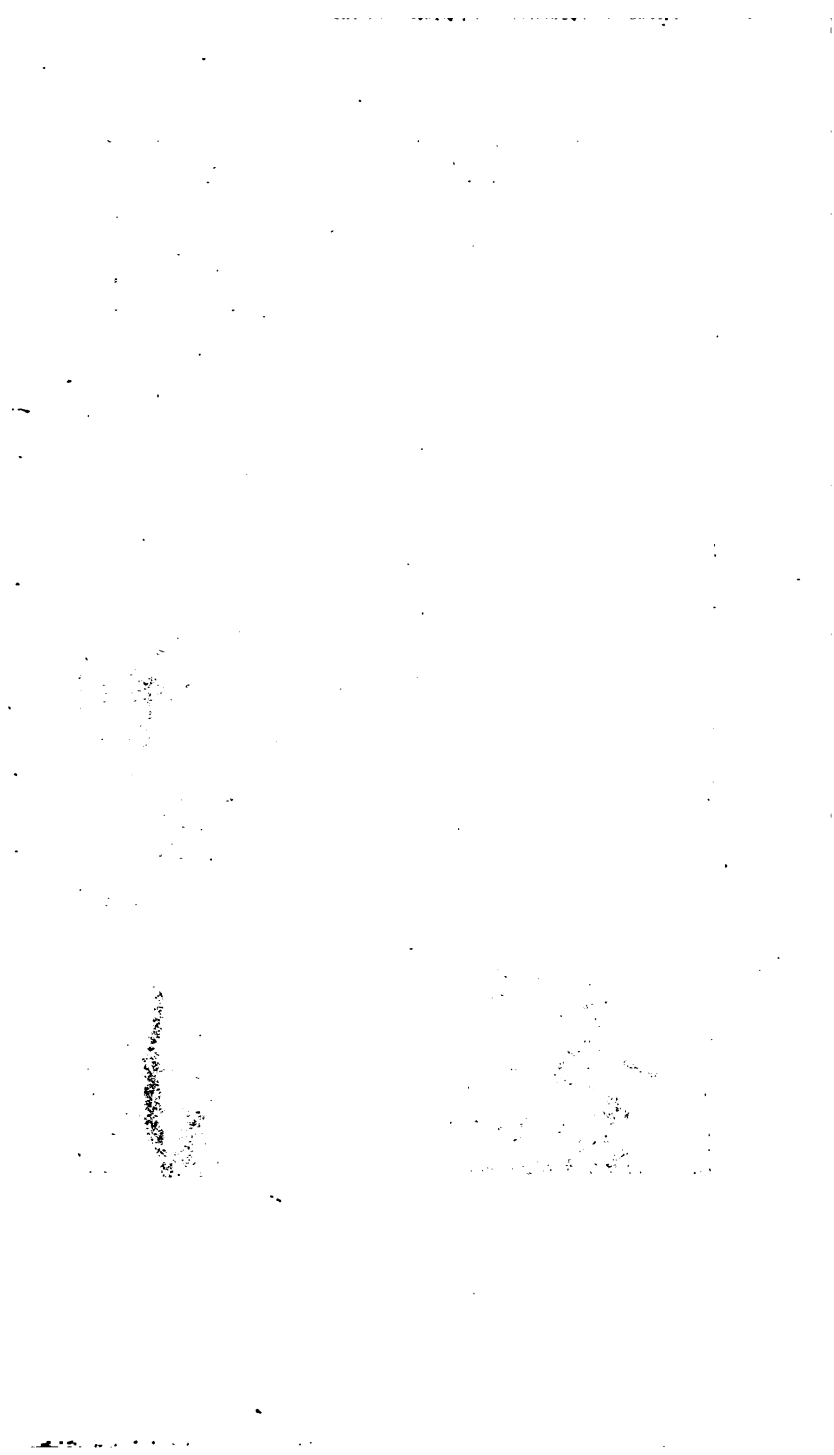
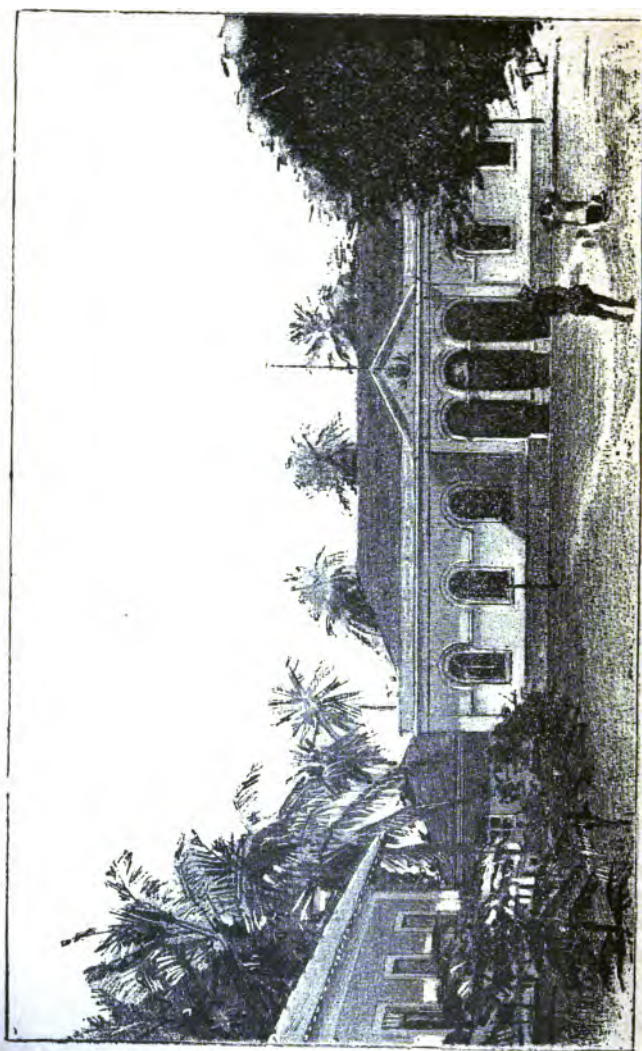
Não contribuiu pouco para ser agradavel o resto da nossa viagem. Apezar de toda a sua liberdade não perdia nem por instantes quer nas maneiras quer na linguagem, a dignidade que lhe era tão natural como a sua contagiosa alegria.

Pode-se perguntar — O que está uma pessoa tão habituada ás commodidades, no sentido mais *raffiné* da palavra, fazendo em um logar tão *attractivo* como a Beira?

Ignoro, como é natural, as razões especiaes que elle tem para isto, mas combinando as suas ligações com o facto já apontado da existencia de importantes interesses na Companhia de Moçambique, e com a circumstancia de ser elle o Secretario inglez do Gabinete

do Governador surgem espontaneamente tanto a causa como o effeito.

Quando elle se retirar da região, deve levar comsigo uma experiencia que lhe pode ser muito util, tanto mais que deseja visitar tambem a Machona um pouco antes de regressar á patria.

Apesar de não ter mais de um anno da Beira juntou já uma das mais bellas collecções de *curios* (cabeças embalsamadas de animaes bravos) que eu tenho visto. Devem ter grande valor e elle poderá de certo ter na patria um gabinete sul-africano que provocará a inveja dos que o virem. Está juntando á collecção especimens vivos e em minha opinião o *tigre-gato* que já tem, será um valioso exemplar para o museu.

VISTA DE QUELIMANE (RESIDENCIA DO GOVERNADOR)

QUELIMANE

Era bem de prever que tivessemos com tão excellente companhia uma viagem deliciosa até o proximo ponto de escala aonde nos demorámos 2 dias, sabbado e domingo. Tendo desembarcado em botes fomos junto com os snrs. Marchall e Mitchell procurar o consul inglez, o sr. Ross, que achei tão vivo, delicado e intelligente como era para desejar. No decurso da nossa conversa vi á evidencia que elle tinha aptidões para logar mais elevado. M.me Ross, que muitas familias de Durban conhecem muito bem, fez-nos os mais cordeaes comprimentos pela nossa vinda, confirmou-nos em pouco tempo as boas

opiniões que a seu respeito ouvira já a bordo do *African* e mostrou-nos as razões porque é tão excessivamente popular.

Informam-me que, apesar de serem aqui frequentes os viajantes inglezes em transito, o snr. Ross e sua esposa são os unicos residentes britannicos permanentes e todos podem por conseguinte comprehender o seu isolamento, ainda que elles nos não tenham feito a este respeito a menor queixa.

Para se entreterem e como interessante tarefa artistica, elles são photographos amadores e julgo que a sua camara escura na immensa varanda interior é um mysterio para os indigenas. Apezar de disporem de um solo pobre conseguiram obter uma boa somma de plantas e estão sempre anciosos por obter novos especimens ou sementes. Foi n'este assumpto que o sr. Mitchell de quem já atraz fallei, se mostrou forte como um botanico instructivo.

O sr. Ross está em Quelimane já ha alguns annos e conhece por conseguinte bem todos os factos de ordem politica ou de qualquer outra especie, relativos á sua jurisdição quer perto quer longe.

Tendo saboreado a hospitalidade do consulado, passámos a *explorar* a cidade e achámol-a um local excessivamente lindo.

Sob o ponto de vista attractivo combinado com as apparencias de civilisação sinto-me inclinado a dar-lhe o primeiro logar entre todas as que visitámos. Está bem delineada e tem a vantagem de ter ruas de leito comprimido e arborizadas; longe da praia e depois da entrada na cidade encontram-se arvores por toda a parte, não esquecendo o coqueiro sempre presente e gracioso. Nas ruas principaes, porém, predomina a acacia tão conhecida em Durban, sem comtudo haver uma unica que se possa comparar ás existentes na *Berea Road* cuja vistosa floração no verão tanto agrada aos amantes da natureza.

Ha alguns edificios muito razoaveis em Quelimane, aonde as paredes têem, bem como em todas outras cidades da costa oriental, uma grande espessura. Em Natal com as nossas paredes de tijolo de 9 pollegadas ou de madeira e folha de ferro nem fazemos idea do conforto que as habitações da costa oriental offerecem. Cá fora o sol é por vezes abrazador mas entra uma pessôa n'um d'esses

edificios e muda por completo a scena. Senta-se e acha os quartos de uma frescura deliciosa. As janellas são rasgadas em toda a espessura da parede e convenientemente abrigadas. Os tectos são ladrilhados e ladrilhos de todas as cores e desenhos são largamente empregados nos pavimentos, especialmente dos quartos e varandas de maior uso. Não ha a accumulação de bijouterias que tanto apreciamos nos nossos *homes* inglezes; faz-se moderado uso das guarnições, e com limpas e pendentes cortinas ligeiras e de phantasia augmenta-se o aspecto oriental do resto.

N'estas cidades portuguezas da costa oriental elles adaptam-se ás condições climatericas por uma forma que desconhecemos em Natal e que, me parece, com os nossos pronunciados habitos e predilecções inglezas não poderiamos facilmente adquirir.

Disse que havia em Quelimane muito razoaveis habitações e accrescentando que uma d'ellas construida por um portuguez custou £ 12:000, julgo ter indicado o sufficiente para concordarem commigo de que nós não podemos batel-os n'este ponto em Durban mesmo

quando me digam ter-se construido ultimamente em Berea uma habitação em que o proprietario gastou £ 10:000. Pode isto provocar naturalmente comparações que não pretendo estabelecer.

Entre os edificios publicos em Quelimane está em construcção um para a artilheria, protegido por uma solida cerca de alvenaria.

Ha tambem a igreja catholica, um bom edificio com as suas duas torres e em frente do porto; entrei n'ella e achei-a repleta de decorações e contendo algumas lindas figuras de Nossa Senhora. Ha um ou dois razoaveis hoteis mas a myriade de reis que uma garrafa de vinho ou qualquer outra cousa custa, faz-nos uma grande confusão principalmente quando se não traz senão dinheiro inglez. Este é acceite mas não é pouco divertido vêr o patrão deitar-lhe as contas auxiliado por um portuguez amavel que possa trocar uma ou duas palavras do inglez.

O negocio de retalho está na cidade inteiramente nas mãos do irresistivel negociante indio, cuja principalmente factura é do genero Brummagem, fóra alguns artigos da sua patria. Estes traficantes commerceiam tambem

em amendoim e varias especies de sementes e condimentos vendidos pelos indigenas. Ruas e ruas, lojas e lojas estão tomadas por esta admiravel raça mercantil e é aqui que se compram essas largas e confortaveis cadeiras de braços compridos.

Fez-se um negocio quasi grande n'este particular artigo, de modo que chegou a haver d'uma vez no tombadilho do *African* 18. Quando estavam todas desoccupadas, parecia um armazem de moveis, emquanto quando estavam todas tomadas, dizia alguem com graça que os 18 pares de botas apresentadas a altura das cabeças pareciam outros tantos passaros empoleirados.

Estas cadeiras veem da India e o preço por ellas pedido é de £ 1; como se sabe que valem menos, começa-se a regatear com o logista, achando-se insuperavel a difficuldade ainda que se experimente o inglez, o zulu dos cozinheiros do Natal e a mimica. Por fim imagina-se ter-se chegado a um accordo e comprado a cadeira por 18 shellins. Da-se 1 libra e recebe-se o troco de 3 rupias, isto é, ella custa 15 sh 6 d on 16 sh. em moeda ingleza.

Girando pelas ruas não se fica sabendo

qual e o principal negocio aqui feito, mas uma pequena investigação mostra que consiste em borracha e sementes oleoginosas.

Olhando para dentro de uma pequena loja vi indios e indigenas a trabalharem com machinas; eram os alfaiates da localidade, que talham principalmente em tecidos de algodão.

Ha um mercado, mas é monopolisado pelos indigenas que vendem carnes de apparencia exquisita, raizes, etc.

N'um outro ponto vi pretas em volta de uma barbacã circular e guindando alguma coisa do fundo; era a alimenção d'agoa levada a effeito com caixas de bolachas, cabaças e toda a casta de utensilios prezos á extremidade de um cordel ou qualquer material fibroso; tira-se assim a agoa com que ellas enchem os seus baldes ou jarros indigenas.

Aos domingos encontram-se os aleijados e os indigentes; não me ha de esquecer a horrivel mulher leprosa que vi parecendo não poder viver por muito mais tempo. Partes do seu corpo expostas á vista pareciam ser de verdadeiro pergaminho, tinha uma terrivel tosse cavernosa e fazia calafrios olhar para ella.

Uma outra feição das ruas é a presença

dos *machilleiros* com as suas machillas. A maneira porque oito ou dez machilleiros andam aos zig-zag, pareceria ser tudo menos confortavel para a pessoa que fosse dentro d'estas carruagens transportadas a hombro e o noviço podia ser levado a mandal-os ir a passo; no emtanto o movimento serpentino é uma circumstancia importante para se obter o conforto desejado e é notavel a velocidade com que se vence assim o terreno. Pode-se d'esta forma percorrer grandes distancias em poucas horas. Alguns dos nossos passageiros organisaram corridas entre grupos de *machilleiros* e tanto este divertimento como a ascenção dos coqueiros foram realmente interessantes. As apostas eram de certo consideradas como dignas de serem ganhas e como os differentes partidos traziam vestuarios distinctos foram facilmente distribuidas.

Referi-me já ao commercio de Quelimane; ha ainda no interior uma industria que este porto espera aproveitar, ainda que seja duvidoso se elle a reterá. É a industria do assucar que se estabeleceu n'um logar chamado Mopea. Pertence a uma companhia portugueza, ainda que os principaes operarios sejam inglezes,

incluindo alguns que foram do Natal; o engenho dá approximadamente 10 toneladas por dia e a producção segue toda para Lisboa. A companhia tem uma grande concessão de terreno, que é o mais fertil e adequado para a plantação da canna sacharina em quanto é illimitado o offerecimento de trabalho indigena por preços muito baratos.

Quão feliz seria o Natal n'estas condições, e se pudesse dispensar a importação dos *coolies*.

Vi uma amostra do assucar e bem bom que elle me pareceu ser! Um tal snr. Anderson que tem ligações proeminentes com a companhia e ia ao Natal com licença por motivo de doença, foi meu companheiro no regresso. Pela conversa que com elle tive conclui que eram admiraveis os prospectos da companhia.

Além do vapor Emin e uma canhoneira portugueza havia tambem no rio um grande numero de pangaios. É um mysterio para os marinheiros a navegação d'estes barços, porque não são construidos nem equipados por forma a poder-se exercer grande vigilancia, mas o certo é que quando ha vento, elles

deslisam rapidamente. São estes os barcos que eram tão largamente usados normalmente para o trafico da escravatura. Os patrões são negreiros tambem. Conta-se que quando um navio de guerra inglez se approxima, elles içam immediatamente a bandeira franceza e, quando pelo contrario se lhes chega uma canhoneira franceza, arvoram a bandeira ingleza e jogam assim com a susceptibilidade nacional e passam o contrabando. Pode ser um exagero, mas seja o que fôr, parece intuitivo que o pangaio negreiro ainda não foi supprimido.

Isto lembra-me que em um dos portos, um passageiro entabolou conversa com os marinheiros de um dos botes e certificou-se que um d'elles era do interior, d'onde tinha sido trazido quando era ainda uma creança (provavelmente n'uma caravana negreira) e não tinha desde então visto nem a sua terra nem a sua gente. Interrogado se desejava regressar para lá, os seus olhos brilharam e promptamente respondeu que sim. Offereceu-se-lhe immediatamente a possibilidade de realisar o seu desejo; elle disse então que podia trazer tambem seu irmão mais novo, o que sendo tam-

bem acceite, combinou-se que se apresentariam na manhã seguinte a bordo do *African*. Escusado será dizer que cumpriu a palavra e quando sahimos com os 2 felizes pretos, imagino que havia em nós uma ponta de satisfação da especie indicada na canção «Bretões não serão nunca escravos».

Nem por instantes quero insinuar que os dois rapazes nas circumstancias em que os achamos, eram escravos e o bom estado em que elles se apresentaram, mostra bem que eram bem tratados; deve-se fazer esta justiça aos seus antigos patrões.

Foi em Quelimane que nos despedimos dos nossos bons amigos o snr. John Buchanan (o cavalleiro do Zumbo como alguns lhe chamavam a brincar) sua encantadora esposa, os snrs. Marshall e Mitchell que os acompanham até Blantyre, 2 jovens missionarios, 2 marinheiros da armada que vão destacados para uma das canhoneiras inglezas do lago Nyassa no alto Chire, para onde, segundo se dizia, partira pouco antes o commissario Johnston no H. M. S. *Herald*, e se esperavam dentro em pouco 250 homens para reforçar a equipagem actual das canhoneiras.

O snr. Buchanan tinha de ir a Chinde, porto anterior ao de Quelimane mas o *African* não pode alli entrar pelo seu calado. Em virtude d'isto o nosso velho amigo o rebocador *Union* é empregado no serviço de passageiros em Quelimane. Foi aqui que nós tivemos a primeira amostra de uma coisa parecido com o mar picado. Teve-se de realisar por conseguinte o desembarque em cestos mas que não tinham porta lateral como a existente nos empregados em Durban. Os passageiros tinham de entrar por tanto pelo topo e uma vez no rebocador sahir como melhor podessem. Posso dizer que apesar dos balanços do *Union* e de o mar varrer-lhe por vezes a tolda, realisou-se o trasbordo com muita felicidade. Á despedida demos cordeaes vivas aos nossos companheiros de viagem e seguiram-n'os os nossos desejos por uma feliz jornada até o seu destino, aonde chegarão em alguns casos com mais 2 ou 3 semanas.

Gostaria muito de vêr Chinde, porque me informaram ser um sitio bonito e muito *progressivo*. Tanto quanto pude informar-me, é o porto do futuro para a Africa Central. Segue já muito commercio para esse porto e os va-

pores *Rennie* seguem com elle pelo rio acima sem receio da barra e fizeram nos ultimos tempos bom negocio. O *Induna* estava já em atrazo cheio de carga e passageiros e esperava-se o *Sfafa* dentro de pouco tempo approximadamente com 700 tonelladas de mercadorias. Com o tempo haveria tambem a exportação que será digna de menção, visto o café e o assucar deverem ser embarcados n'este porto.

Ainda que os navio maiores da Union façam bom negocio na costa oriental, elles são excluidos do Chinde, como disse, por causa da barra. A altura da maré é de 12 pés nos quartos mingoantes e de 16 nas agoas vivas.

Por toda a costa ia a maior satisfação por se saber que a *Union Company* tinha conseguido o contracto com o governo portuguez para trazer as malas de Lisboa até Zanzibar. Ultimamente o serviço dos paquetes tinha sido alguma coisa irregular e isto prejudicara naturalmente em geral os embarques de carga. Agora sente-se que haverá alguma coisa parecida com certeza e regularidade e que se pode fazer contractos definitivos para negocio e para communicar com o mundo exterior.

Diz-se com insistencia que a companhia devia ter em Quelimane melhor barco que o *Union* para o negocio do Chinde. Actualmente ha poucas acommodações para os passageiros, que tremem de fazer no rebocador approximadamente 60 milhas no rio.

A necessidade de melhorar este serviço é evidentemente reconhecida pela *Union* Company, porque se annunciou esta semana que o *Carnarvon* vae substituir o *Union*. Desconfio que isto satisfará mal as exigencias do commercio, especialmente por causa da competencia das linhas.

Ha hoje um grande e crescente interesse com respeito á Africa Central e os estabelecidos na região esperam grande progresso. Sabe-se já a respeito do paiz muito mais do que atè aqui se sabia em virtude dos poucos que estavam n'elle interessados. Espera-se que dentro de pouco tempo haverá, em vez de um punhado de Europeus, alguma coisa parecida com uma população. Entram constantemente novos immigrantes e vê-se que começou um periodo decisivo de indubitavel actividade.

No Zumbo e Blantyre está-se promovendo a producção do café em larga escala e jul-

ga-se que elle dará bons lucros; começou já a plantação das arvores com grande actividade e algumas das propriedades são immensas e póde-se adquirir com fartura a terra necessaria.

O commissario Johnston e a sua administração são muito apreciados por todos os europeus, á excepção dos que têem relações com as missões. É facil comprehender-se o motivo porque os missionarios não approvam muito do que se tem feito. Elles eram os *pioneers* e antes do advento do administrador e sua repartição estavam habituados a fazer o que quizessem. Não desejo por fórma alguma impugnar os missionarios, ainda que tenha ouvido muita coisa que não seria propriamente do seu agrado, porque provavelmente teem as suas razões para procederem como procedem e são perfeitamente capazes de se defenderem.

Com respeito aos indigenas, ha relativamente poucas difficuldades com elles, mas existe um grande regulo que será preciso dominar antes de os colonos poderem ser considerados fóra do perigo de uma aggressão; esse regulo occupa uma forte posição nas mon-

tanhas e em minha opinião para o desalojar será preciso atacal-o simultaneamente pela costa e pela retaguarda.

A rapidez com que se está a abrir a região, é posta em evidencia pelos meios de communicação.

O telegrapho avança sempre e está já em caminho novo material, pelo que não deve tardar muito que Fort Salisbury na Machona e Blantyre na Africa Central sejam ligados entre si.

Já indiquei as combinações de trafego maritimo no Chinde, mas devia ter tambem indicado a formação de uma flotilha e de uma companhia para transporte de mercadorias pelo Zambeze e Chire, etc. Esta companhia apresenta-se com um plano grandioso; não se contenta em servir Tete e Chiromo, quer ir até o lago Nyassa; mas isto é uma ninharia comparada com o programma completo porque se seguem depois o Tanganyika, o Alberto Nyanza com succursaes para Zanzibar e o Victoria Nyanza. Julgo que se hão de passar muitos annos antes de ella conseguir realisar a metade dos seus planos. Mas mesmo tão longe quanto ella possa ir nos primeiros

annos, as suas primeiras tentativas serão de grande utilidade aos colonos da Africa Central e auxiliarão muito os que se queiram ali internar.

Dizia-se que se estava formando uma companhia na Inglaterra para construir um caminho de ferro de Chinde ou Quelimane para o lago Nyassa mas a opinião local ridicularisa a idéa como absurda dizendo que mesmo que a construcção fosse praticavel nunca poderia competir com a viação fluvial offerecida pelo Zambeze.

Alem d'isto, a região até muitas milhas para alem do porto é completamente pantanosa e seria portanto extremamente dispendioso o assentamento de uma linha ferrea. Era no emtanto desejavel a construcção de um caminho de ferro para o Nyassa um pouco mais adiante.

A construcção de um *tramway* de Mopea ao Zambezi era um outro plano acceitavel que derivaria a exportação do assucar e outros productos do porto de Quelimane para o de Chinde.

O leitor póde assim vêr que as perspectivas do interior são na realidade brilhantes e que

começou uma era de expansão que levará ao desenvolvimento de Africa de uma maneira que é pouco conhecida pelos habitantes do Cabo e Natal. De facto, nós não estamos se não n'uma frestasinha de um continente que no decurso dos annos não será inferior nem á Australia nem ao Canadá. Ha logar para todos, capacidade de producção que satisfará os mais difficeis, portos de entrada, rios navegaveis e abundancia de mão d'obra. Temos ali visinhos francezes, allemães e portuguezes, sobram pois os elementos de competição e ha ainda a tendencia para aproveitar todas as *possibilidades* d'aquelle immenso territorio. A raça caucasica infiltra-se no paiz, abatem-se as barreiras da barbarie e a civilisação e o progresso vão tomar conta d'elle.

Falta-me tratar ainda da antiga ilha de Moçambique.

Quão util me não teria sido um guia durante a viagem e quantas massadas elle me não teria poupado!

N'essas condições teria escripto — quero dizer compilado — um livro e teria a honra de juntar F. R. G. S. ao meu inglorio nome.

Tal não foi infelizmente a minha sina e

tive que contar apenas com os proprios recursos e originalidade.

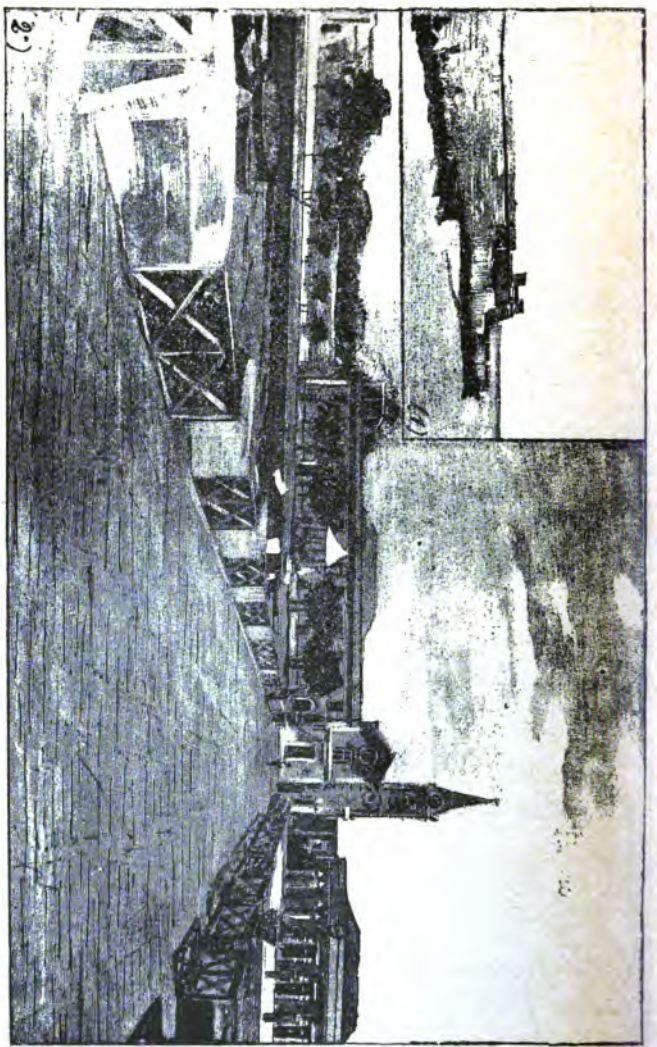
É possivel, porém, que ainda a gloria venha a lisonjear a minha vaidade porque ouvi esta semana dizer que o snr. Eduardo Borges de Castro, o habil representante de Portugal em Durban desde 1888, tenciona publicar em livro todas estas minhas notas, considerando-as como uma recordação de localidades, gente e coisas do territorio pertencente ao seu paiz, feita sem preconceitos.

Sinto-me lisonjeado com isto, mas estou já velho e maduro para me estontear com a perspectiva! Em todo o caso agrada saber que as descripções foram apreciadas, facto de que recebera, já mesmo em viagem, inesperados testemunhos.

Feito assim o proprio elogio seja-me licito interrompel-o e continuar a jornada.

Quer embarcasse ou não em Quelimane algum Jonas, o caso é que tivemos aqui a primeira amostra da agitação do mar. A maior parte dos passageiros foram postos fóra de combate e reinava a mais profunda paz na tolda. Desapparecera até a sonora pergunta — *Que é isto?*, o que mostrava bem que o pro-

prio experimentado J. S. Morrison estava em meditação profunda ou talvez calculando as probabilidades do proximo *Johannesburg Handicap.*

Não pondo mais pontos nos *i i,* tivemos uma amostra tropical rara e durante a noite o *African* esforçou-se debalde em nos fazer dormir embalados no berço como ha já muitos annos.

(1) PRAÇA DE S. SEBASTIÃO — (2) VISTA DE MOÇAMBIQUE

MOÇAMBIQUE

Foi n'uma manhã de quarta-feira que ancoramos no esplendido porto de Moçambique e nós, visitas novas, ficamos todos encantados com a perspectiva.

Que grandeza e apparencia de civilisação não tem Moçambique em comparação com outros portos!

Viam-se grandes edificios quasi até á borda da agoa e o mar estava lindamente transparente, d'aquella transparencia azul que os passageiros para o Cabo se devem lembrar ter observado na Madeira. Era aqui que esperavamos encontrar o navio almirante *Raleigh* e *H. S. M. Rancoon* e *Swallow*, mas tinham já sahido para Mombassa.

Tendo desembarcado com o capitão Jones e dois passageiros mais, fomos direito á casa do agente da *Union Company* e tivemos ali o prazer de vêr a entrada e sahida do amendoim, que se estava preparando para a exportação. O amendoim vem do continente e parece constituir uma importante industria. Grande numero de pretos, homens e mulheres, estavam occupados no serviço de o limpar e ensaccar e bem ligeiro que elle parecia ser!

O que mais me admirou n'estas casas é que eram de alvenaria pezada e os terraços aproveitados para seccar o amendoim. O seu desenho é de um typo perfeitamente antigo, com os seus pateos, peculiares escadas e vestibulos, largas e solidas portas, cimeiras de phantasia, etc.

Cumpre-me pedir desculpa por me ter esquecido do nome do agente e deixar aqui registados os meus agradecimentos pelas suas delicadas attenções.

Gastamos todo o dia em percorrer a ilha e não obstante estarmos na melhor epoca do anno achamos o sol excessivamente quente e incommodativo. Pudemos comprehender bem a razão porque a gente evita nos mezes

de verão andar nas ruas ao meio dia e prefere trabalhar de manhã e almoçar ás 11 horas.

Apezar do calor vimos a maior parte da ilha, encontrando sempre alguma coisa que nos interessasse.

Não conheço as dimensões da ilha, mas é bem pequena e o menor palmo de terreno está por assim dizer edificado. É preciso conhecer bem a historia de Moçambique para achar a justificação de tão densa edificação; em outros tempos a localidade devia ter sido de grande commercio e a pouca terra aproveitavel de um valor immenso, pois as casas estão pegadas umas ás outras, são immensas, solidas e altas, e em ruas estreitas; algumas d'estas parecem mais viellas do que outra coisa, e se houvesse movimento de carros seria necessario muito boa mão de redea para evitar choques ou atropellamentos.

Na parte commercial da cidade não parece haver a menor loja ou armazem; em vez d'isto vêem-se de um e outro lado solidas paredes de alvenaria a uma altura de 2 andares. Nem uma montra, pela simples razão de que as não ha no sentido moderno da palavra e qualquer pessoa quando desembarca para

se tentar na compra de qualquer coisa, volta perfeitamente desapontada. Usam-se janellas ordinarias e para fazer negocio é preciso entrar nas lojas, aonde reinam a frescura e algumas vezes a escuridão.

Uma feição caracteristica é a abundancia do gradeamento devido ao facto de muitas janellas serem protegidas por varões de ferro. Ao passar por uma rua vimos uma rapariga que tinha sido nossa companheira de viagem, espreitando para a rua por entre os ferros, como se estivesse presa. Será de certo uma surpreza para todos saber-se que estava n'um hotel!

Tudo nas casas offerece uma linha uniformemente massiça e nós não podiamos deixar de pensar quando olhavamos para as janellas vedadas com grossos varões de ferro que se as altas salas, os solidos quartos quadrados e os numerosos corredores e vestibulos fallassem, contariam coisas que não poderiam deixar de nos cortar o coração e fazer calafrios ao sangue.

Devem-se lembrar que Moçambique tem já dous ou tres seculos e a sua apparencia offerece o mofo da idade; a imaginação não pre-

cisa de se compenetrar muito da contemplação das ruas estreitas, das casas immensas e peculiarmente construidas, da feição sinuosa da cidade e do seu aspecto calmo e quieto para evocar scenas analogas ás das *Mil e uma noites*. Haroun Alraschid podia ter por aqui andado, dispensando os seus favores e protegendo o seu povo, com o acompanhamento de magicos e escravos. Revelação e feitiços podem ter isolada ou simultaneamente existido, riquezas e escravatura ter ali coincidido e o voluptuoso luxo oriental ter estado de mescla ou baseado na miseria dos *encantados*.

Afóra estas phantasticas considerações, deve-se ter de qualquer fórma adquirido uma somma immensa de capitaes para pagar tão longe dos centros civilisados esta ilha tão compacta e densamente edificada. Uma das muitas feições da cidade é a sua excellente viação. Não ha os incommodos da area, as ruas offerecem tão bom piso còmo as de Durban e são por toda a parte limpas.

Passando ás notabilidades da ilha julgo dever dar preferencia á praça, aonde me foi facilmente facultada licença de entrada; ha boa estrada para ali ir, e parece ter sido con-

struida sobre um banco de coral, sobre o qual supponho estar o resto da ilha. Quando nos approximavamos das immensas portas, encontrámos um certo numero de galés que traziam todos gargalheiras de ferro, provavelmente para mais depressa se juntarem quando preciso seja; posteriormente vimos a trabalhar uma grande porção d'elles que estavam presos uns a outros.

Entrámos depois n'um grande pateo com casernas e repartições de um e outro lado e seguindo o nosso guia subimos gradualmente á esplanada e vimos as numerosas peças que dominavam o mar por todos os lados. Eram de typos diversos, algumas antigas e mais proprias para ornamentação do que para uso, emquanto uma parte dos reparos não pareciam destinados a poder resistir a grandes deslocações. Ha uma formidavel bateria tendo algumas armas uteis e modernas.

Levou-nos tempo a dar a volta á praça, da qual gosamos panoramas soberbos. Tem de certo uma apparencia de grande resistencia mas como se comportaria ella, tão velha, no caso de um ataque moderno? é uma questão que os especialistas devem resolver. A praça é

em grande parte utilisada como cadeia, todos os assassinos e degredados que são culpados de crimes mais graves, são mandados para Moçambique. Ouvimos dizer que um branco de Lourenço Marques está agora aqui preso e não pudémos deixar de o lamentar pela sua prisão.

O local immediato em interesse, ainda que pareça bem triste, é o cemiterio. Para o alcançarmos tivemos de atravessar o bairro indigena que nunca mais me hade esquecer.

A rua que leva ao cemiterio é boa e larga e tão elevada que o bairro indigena que ella corta em 2, é visto com proveito. As palhotas são quadradas e oblongas e tão proximas entre si que os tectos se projectam um sobre o outro. Filas de cabanas sobre cabanas accumulam-se como se estivessem em exposição n'um bazar. Deve haver á vontade 2:000 de cada lado, um perfeito monte de habitações n'uma area tão limitada e apezar d'isto as viellas proximas pareciam aceiadas; como é o interior? não o posso dizer porque me não aventurei a tal inspecção. A vista de tantas coberturas de colmos faz tanta impressão, que se não pode deixar de olhar por to-

dos os lados para colher um novo ponto de vista mais vantajoso.

Apezar de nos sentirmos cada vez mais interessados, continuámos o nosso passeio até o cemiterio, no extremo da ilha. Dois indigenas encarregados da sua guarda foram os nossos guias e, com uma importante excepção, pouco havia de interesse palpitante a não ser as sepulturas de alguns inglezes, incluindo um missionario que pastoreou aqui, ha muitos annos, e um curioso mausoleu portuguez.

Disse acima que havia um ponto de interesse excepcional. Na extremidade da capella do cemiterio demos com uns estreitos degraus junto a uma edificação quadrada sem cobertura; com natural curiosidade subimos a grosseira escada e entramos no recinto. Que era? Um verdadeiro carneiro! A alguns pés de nós estava um montão de ossos humanos esbranquiçados!

Não posso dizer quantos eram. Duzias de caveiras sem tampo de gente que tinha já andado n'este mundo, jaziam alli, algumas viradas para nós, com fiadas de dentes sem uma unica falha, emquanto pedaços de costellas, ulna, radius, tibia e femur e outras porções

do systema osseo estavam espalhados á toa. Era uma perfeita vizão do *outro mundo* e estimámos que não tivessem vindo as senhoras, senão os seus primeiros somnos seriam perturbados por visões de *almas* e espectros.

Julgo que em virtude da terra ser tão limitada, tem de se economisar o proprio terreno sepulchral. Parece que aquelles que não podem comprar o terreno reservado á sua cova, são enterrados e depois da putrefacção da carne tiram-se-lhes os ossos e levam-se ao carneiro já indicado, aonde são sujeitos á acção da cal. O resultado é tornarem-se tão brancos como o papel em que esta informação fica registada.

Voltámos discutindo varios processos de tratamento dos cadaveres, tendo a cremação alguns apologistas.

A nossa attenção reverteu aos edificios publicos e principaes. Gostaria muito de ter visitado o bello palacio do Governador Geral para o que obtivera uma carta de apresentação ao seu secretario Commendador Joaquim da Graça Corrêa e Lança, mas infelizmente o tempo não permittiu nem mesmo a apresentação da carta. E' uma ampla residen-

cia e disseram-me que o seu interior é o mais cuidado e interessante.

Passámos de caminho pelo hospital; um edificio muito grande e que está sendo ainda mais augmentado. Este hospital foi, me parece, construido na sua mais avançada fórma á instigação do coronel Machado e isto dá-lhe de certo credito. E' uma estructura immensa e attractiva com um frontespicio esplendido, tendo esplendida moldura sustentada sobre columnas e tudo precedido de bella escada de pedra. Duas alas completam a frente e o resto da construcção fecha um quadrangulo completo. Deve ter custado muitos milhares de libras porque é o mais substancialmente construido, mobilado e montado. O hospital de Durban não lhe é superior e o que mais se lhe approxima, dos que tenho visto na Africa Meridional, é o de Johannesburg. Ha um reverso na medalha da immensidade d'este hospital, é que se conclue assim que ha por aqui muitas doenças.

Defronte do hospital está o mercado aonde só vimos indigenas, vendendo tabaco, umas coisas parecidas com pão, condimento e outros artigos. Era um lote de pretos, na

maior parte mulheres, com detestavel aspecto. As nossas mulheres Zulus são em comparação bonitas e aceiadas e de raça bem mais fina.

Entre parenthesis, os indigenas da costa têm uma maneira curiosa de cumprimentar os seus superiores, que não é em geral conhecida entre nós. Em vez de levantar a mão e fallar, elles param e arrastam para traz os pés.

Como era natural, predomina o negociante indio; traficante nato como é, vende tudo e encontra-se em todas as ruas.

Moçambique apresenta uma bella cathedral; com respeito ás grandes casas, convém mencionar o consulado inglez, aonde o snr. Churchill se não pode queixar de não dispôr de muitos quartos. Não lhe pude apresentar os meus respeitos por estar ausente, mas contentei-me em vêr o *Union Jack* cuidado pelo seu encarregado, um antigo residente de Durban, o snr. Ryan, chefe da estação do telegrapho submarino. Tive o prazer de estar algum tempo em sua companhia e muitas historias nos contou elle, com evidente satisfação, das coisas que lhe acontece-

ram em Durban. N'esse tempo a vida era alli muito differente da de hoje e passava-se sobre partidas de rapaz que hoje difficilmente se desculpariam. O snr. Ryan conserva-se sempre alegre e deve estar n'esta occasião, me parece, de regresso á patria, pois obteve uma boa e longa licença. Chegou já o seu successor interino na pessoa de um outro amavel cavalheiro, tambem conhecido em Durban, o snr. Tate, que ahi esteve quando se trouxe pela primeira vez o cabo e, supponho, durante a guerra teve de entrar n'uma pequena escaramuça em Umgeni.

Fizeram-me affectuosas perguntas a respeito dos collegas ao serviço do *Eastern Telegraph Company* em Durban e de muitos outros velhos amigos.

Talvez convenha dizer que no mesmo dia em que entregou a direcção ao snr. Tate, o bom velho Ryan fazia annos e nós festejamol-os. Elle delicadamente nos convidou para jantar no Hotel de França, Rua de S. Paulo n.º 2, aonde se nos juntaram os seus collegas, incluindo o sr. Chambers.

Esta referencia a hoteis lembra-me que ha na localidade varios, mas não vale hesitar

muito na escolha pois que são todos a mesma cousa. Não ha hotel inglez, de modo que os inglezes que não saibam fallar uma lingua estrangeira, teem alguma difficuldade em se fazerem comprehendidos. Uma coisa devem elles entender — é o *bill*. Não são modicos; pelo contrario bem salgados. *Pode-se* comprar uma garrafa do chamado vinho por 7 d mas não se compra. Vi alguem experimentar isto por brincadeira e não sei ainda a cara com que ficou; julgo que preferiria pagar 7 sh em vez de 7 d.

Quando me referi aos consules, devia ter mencionado que por varias vezes encontrei o antigo consul americano em Durban. Perguntei-lhe se tinha gostado da mudança e a sua resposta foi — «Bem, não me importo muito com o Natal, prefiro Moçambique». Respondi-lhe que ainda que elle nunca mostrassè grandes apparencias de robustez, as suas côres em Durban eram muito melhores.

Tem menos que fazer em Moçambique, mas em compensação já apanhou duas ou tres doses de febre, com o que não parece importar-se muito; tem a verdadeira feição americana e espero que viverá por longos an-

nos para gozar os beneficios da sua promoção.

Disse que se faz largo commercio em Moçambique em amendoim; devia accrescentar que entre as exportações avultam tambem a borracha, a cera e o marfim. Não ha *curios* á venda. Procuramos *curiosidades* e nada vimos que nos agradasse. As melhores coisas que se podem arranjar, são indubitavelmente as bellas peças de coral e cestos de conchas que se vendem barato, mas sem o auxilio de caixotes especiaes, ha difficuldade em as acondicionar. Com os bahus e malas cheias de roupa é difficil guardar coral friavel sem se correr o perigo de elle ser completamente deteriorado. Os especimens que se obtêm, são de feitios diversos tanto na côr como na contextura, emquanto as conchas são de todos os tamanhos e formatos. São trazidas proximo do navio por indigenas, que veem sosinhos ou aos pares em pirogas de casca d'arvore, não só mal vedadas, mas ainda parecendo deverem ser viradas á menor vaga.

Ao segundo dia tivemos uma diversão especial devida á amabilidade do capitão Jones que organisou um *picnic* no Mossuril,

para o qual foram convidados os nossos amigos Ryan e Chambers dos telegraphos; acompanhados, como era natural, pelas senhoras, enchemos um par de escaleres que navegaram para o supra mencionado logar atravessando o porto, guiado um pelo capitão Jones e pelo sr. Chambers o outro. Este foi o primeiro a chegar ao *rendez vous,* aonde havia uma casa que elle alugou, e tem algumas pretenções á elegancia ao menos no que diz respeito á frontaria, pois tem pilares brancos e um portico com uma varanda de boas dimensões. Tem vista para a praia e a permanencia ali foi agradavel bem como a navegação. Partimos com refrescos e dispuzemo-nos todos a divertir-nos. Tivemos a novidade de vêr um indigena subir a uma palmeira e deitar abaixo côcos de que bebemos o leite e comemos o miolo; subiu com admiravel agilidade com um cordel enrolado nos tornozelos. Atirar aos côcos e ás garrafas foi outro passatempo e uma das senhoras distinguiu-se em partir estas.

Depois de girar um bocado tivemos o lunch servido na varanda; rara justiça se fez ás carnes servidas sem ceremonia e cor-

deaes foram os agradecimentos dados ao capitão pelo seu tratamento tão previdente quanto benigno.

Contaram-se anecdotas, cantou-se e divertiu-se. Os galantes que se apaixonam por todas as mulheres, foram troçados com as palavras do comico londrino Gus Eileen. *Never introduce your donah to a pal,* e se Miss Millie Hylton, do *London Pavilion* estivesse com os felizes passageiros do *African* ter-lhes-ia chamado *The Rowdy Bowdy Boys.*

O *lunch* foi, como disse, de primeira ordem e ainda que os nossos arenques de conserva não fossem eguaes aos decantados *Golden Kippers* de George Beauchamp, um de nós festejou-os em verso durante a refeição, como se o fossem.

Houve em seguida uma parodia theatral improvisada — cada um dizia o que lhe lembrasse na occasião e pode-se bem imaginar os resultados. Uma das senhoras fez na perfeição o papel de *ingenua.* Tivemos o *Shine, Bright Moon* de Kate James cantado com argentina voz de tenor por alguem que o snr. J. S. M. declara dever ser um *virtuose* quando lhe cortarem a garganta; e o melhor de tudo

foram as melodias indigenas que a nossa admiravel artista Miss Nellie Richards poderia cantar—*Swanee River, Push them clouds away* etc.

Se Fred. Harvey tivesse estado comnosco havia de reconhecer que a nossa sociedade não tinha talvez talento de primeira grandeza mas era cheia de boa camaradagem.

Não tivemos senão um contratempo e foi não conseguir que o bom *old* Ryan nos não desse a sua canção *Powder Monkey* com a qual ganhou a reputação de *East Coast Santley.*

O verdadeiro desastre, porém, para uma parte da sociedade foi o regresso ao *African.* Nunca me hão de esquecer, e julgo que o mesmo acontecerá aos outros, as vivas recordações da regata. Tinha-se combinado que haveria uma corrida em que um dos escaleres daria ao outro um quarto de hora de avanço; se lhe tivessem dado tres, seria melhor pelo modo como correram depois as coisas.

Um partiu e o outro ficou. Elle navegou á vela ao principio explendidamente mas bordejou voltando ao ponto de partida. Fez-se então uma segunda experiencia e escolheu-se novo caminho mas foi detestavel a lembrança por-

que dentro em pouco o escaler foi encalhar sobre um banco de areia; pediu-se ao patrão para mudar de rumo e tornear o banco pelo estibordo mas elle sustentou que conhecia o logar e, atravessado o banco, teriamos muita agua, encurtariamos a distancia e bateriamos talvez os nossos rivaes. Calamo-nos obedientes; pouco depois encontrámos outro banco e alguns dos companheiros tiveram de saltar á agua a fim de fazer safar o barco a braço e ir buscar mais longe maior profundidade; perdeu-se assim muito tempo e um dos nossos companheiros, o sr. Douglas, que devia ter mencionado mais cedo, perdendo a paciencia fallou ao patrão em termos claros e asperos e ajudado pela tripulação poz-se a fazer avançar o bote para ver se o safava. O patrão disse-nos então que era escusado, porque não poderiamos conseguir nada antes da meia noite, hora em que começava a maré, acocorou-se n'um canto e poz-se a dormir. A vontade com que lhe ficámos!

Poz-se um outro remo e estabelecemos turnos para remar pois que cahira já o vento. O sr. Douglas inspirou-nos com o exemplo

e como não estavamos acostumados a tal trabalho, fizemos empolas na mão.

Estava felizmente uma noute linda de luar e o remar não deixava de nos interessar. Mas quão longe pareciam estar as luzes! Andámos milhas e milhas e tentavamos aproveitar a menor viração e dirigir melhor o barco.

A nossa coragem e perseverança foram recompensadas porque chegámos por fim ao *African*—que enorme elle nos parecia—ás 9 da noite, cantando—*Home, sweet home*—a fim de não dar a entender aos competidores o nosso desapontamento. Esperava-nos uma nova contrariedade; tinham chegado com luz e ido já á terra ouvir a banda de musica!

Tivemos por fim uma compensação; é que o excellente e attencioso *sterwart* (sr. Lee) esperava por nós; sentimo-nos dispostos a abraçal-o quando annunciou que guardara o nosso jantar.

Faz-lhe honra esta como todas as outras attenções; comemos em silencio profundo. Dormimos bem a noite com a consciencia de termos ganho bem o dia, apezar da incapacidade do patrão do escaler que, de resto, compensou de muitas outras maneiras o seu pro-

Passando por Iuhaca aonde os portuguezes estão construindo um pharol, seguimos pela costa abaixo até Natal aonde tivemos a primeira amostra de mau tempo.

Vimos alguns lindos effeitos de luz; a atmosphera continuou carregada em quanto não chegamos a Durban, — foi então que começou a chover. O tempo estava escuro e não me admiraria que o *African* não désse com o porto; mas assim não aconteceu e ancorámos ás 4 horas da tarde; uma hora depois estavamos em terra, depois de ter feito ao capitão Jones e toda a sua jovial gente as nossas cordeaes despedidas e agradecimentos por nos ter de tão boa vontade ajudado a tornar esta travessia tão agradavel como se podia desejar.

Interessou-os muito a noticia de que o *African* devia ir brevemente para Inglaterra para ser completamente modificado, arranjado, modernisado, illuminado a luz electrica e não sei que mais.

Parece que a informação é bem fundada, porque voltando da sua presente viagem ao Cabo, elle segue até Zanzibar provavelmente por causa do novo contracto da mala e depois direito para a velha e querida Inglaterra

aonde deve chegar por todo o mez de outubro. Oh, como os rapazes devem ficar contentes !

Que elles tenham bom tempo e quando mudarem de navio, encontrem sempre tão bons camaradas como os do *African!*

Acabamos assim a nossa viagem na costa oriental e se o leitor gostou do passeio em que tentei imaginariamente leval-o, como tenho de revêr actualmente estas notas, a minha satisfação é egual á sua.

CAWTHRA WOODHEAD.

FIM

APRECIAÇÃO

DE

SIR JOHN ROBINSON K. C. M. G.

PRESIDENTE DO CONSELHO DE MINISTROS DO NATAL

Publicada no *Natal Mercury*

TORNA-SE cada vez mais evidente que os 2 principaes competidores para o commercio do Transvaal no futuro serão Durban e Lourenço Marques. A palavra *parceiros* seria talvez mais adequada para explicar melhor a relação dos dois portos.

Natal não aspira a apossar-se mais do que de uma parcella—legitima do commercio de Transvaal—com a consciencia de que as vantagens do visinho porto do norte não são nem devem ser neutralizadas por quaesquer medidas ou processos fiscaes estrategicos. Para os districtos de norte e nordeste da Republica, Lourenço Marques é o porto natural

de entrada e exito; para os restantes, Durban é um porto conveniente de accesso. Não se diga que Portugal açambarcou o monopolio do commercio com a Republica; pelo contrario, a politica seguida pelo seu (d'ella) governo parece reconhecer o facto de que o Transvaal não depende apenas de Lourenço Marques para fins commerciaes.

A administração portugueza na costa oriental ou é muito generosa ou muito fatua. Sejam quaes forem os seus resultados, ella não tende a desenvolver nem os interesses de Portugal nem das regiões que pódem ser servidas pelos seus portos.

Não dizemos isto de fórma nenhuma por má vontade; é proveitoso para toda a Africa do Sul que o commercio e a civilisação floresçam na costa oriental.

Saudámos com enthusiasmo a prosperidade da Beira, convencidos de que o desenvolvimento d'aquelle porto devia levar ao bem estar commum, e os factos mostraram-nos que era exacta a nossa crença. O Natal aproveitou materialmente dos progressos da Beira.

Da mesma forma a expansão e melhoramentos de Lourenço Marques não nos hão

de prejudicar, desde o momento em que elles apressem a colonisação e o progresso das regiões que ficam na retaguarda.

A critica que fizemos com respeito á politica portugueza não é por forma alguma exclusivamente nossa; é sustentada, e com energia, por distinctas auctoridades portuguezas; nenhuma porém o fez com mais vigor do que o distincto empregado que por 5 annos representou Portugal n'esta cidade.

N'um interessante prefacio ás curiosas notas publicadas nas nossas columnas por um membro da redacção d'este jornal, o senhor Eduardo Borges de Castro aponta a situação com palavras de singular imparcialidade e lucidez; como alguns dos seus outros compatriotas, mais especialmente o senhor Castilho e Coronel Machado, o ex-consul n'este porto lamenta a infelicidade do seu paiz em aproveitar até esta data a maior parte das esplendidas faculdades da costa oriental. Tendo vivido alguns annos no meio de uma vigorosa e prospera colonia britanica, fez-lhe profunda impressão o successo que espera os processos anglo-saxões de colonisação e embebido do patriotico desejo de os ver re-

produzidos nos estabelecimentos portuguezes. As suas observações são principalmente dirigidas ao territorio de Lourenço Marques, aonde as probabilidades de successos são superiores ás de qualquer outra parte. Elle contrasta o que se fez em Durban em alguns annos, com o que se não fez em Lourenço Marques em muitos e attribue os desastres n'este ultimo porto principalmente ás frequentes mudanças de governadores, á sua desgraçada escolha e á falta de uma effectiva fiscalisação municipal representativa.

A mais surprehendente e suggestiva de todas as suas affirmações é que Lourenço Marques teve em 5 annos não menos de 20 governadores, dos quaes 18 foram officiaes de mar ou terra e sómente 2 civis!

«Parecerá, diz elle, que o logar foi creado mais para beneficiar officiaes de terra e mar do que para promover o progresso de uma colonia. Infelizmente até hoje não realisou nenhum d'estes fins.»

Contrasta depois esse facto com a circumstancia de o Natal ter tido durante o mesmo periodo apenas 2 governadores e de a

Inglaterra «escolher sempre homens experimentados» para o mesmo logar.

«Sem governadores, accrescenta o senhor Borges de Castro, que de corpo e alma se dediquem á prosperidade de Lourenço Marques esta pouco melhorará nos proximos annos.»

Indica tambem que aquella cidade, uma «verdadeira maravilha de belleza panoramica» podia tornar-se tão saudavel como Durban com um systema adequado de drenagem e alimentação de agoa, que não ha razão para os leitos das ruas não serem comprimidos e se não emprehender varios outros melhoramentos e para «bom e honesto trabalho, administração intelligente e de primeira ordem» se não empenharem em desenvolver os seus dotes naturaes: esplendido porto, bello clima, solo rico e capaz de produzir tudo.

Não limita as suas observações ao porto; lembra que se deviam fundar cidades ao longo do caminho de ferro em localidades saudaveis e convenientes «como succede em Natal com Verulam, Bellair, Pinetown, Maritzburg, Estcourt, Ladysmisth, Newcastle e Charlestown.»

Elle deseja a emigração de rijos, frugaes e

industriosos emigrantes das provincias do norte de Portugal e que se dê todo o auxilio aos capitalistas e emprezas estrangeiros.

Se se não tomarem medidas da natureza indicada sob uma administração capaz, parece-lhe «que o futuro commercio d'esse porto apezar de tão promettedora perspectiva será irremediavelmente perdido e a colonia afundar-se-ha n'uma obscuridade mais completa do que aquella em que hoje vive.»

Esta patriotica e franca linguagem da parte de um leal empregado portuguez é completamente confirmada pelas interessantes informações do nosso correspondente de Lourenço Marques, que escreve com pleno conhecimento de causa e longa experiencia.

Na sua ultima carta que vae n'outra parte d'este jornal *(Natal Mercury)* lamenta os obstaculos e apathia que impedem o progresso de um porto «destinado sem duvida a ser a futura entrada do Transvaal, se lhe fosse dada a liberdade de tomar a dianteira, mas manietado na realidade por incapacidade administrativa ou cupidez de outras influencias fiscaes.»

A descripção feita pelo mesmo correspon-

dente é de certo a mais depressiva, e elle não vê probabilidades de salvação emquanto o porto estiver em poder de Portugal ou da Netherhands Campany, que está procurando ganhar tambem poderes de fiscalisação sobre o extremo portuguez do caminho de ferro.

É difficil vêr no emtanto outro ponto d'onde possa vir o auxilio. Não crêmos que Portugal venda a sua colonia, que é, como o senhor Borges de Castro diz, de grande valor para ser alienada.

Se os estadistas portuguezes não tem gosto ou habilidade para reformar a administração da colonia, teem no emtanto a perspicacia e a previdencia necessarias para perceber que não ha nenhuma outra de tão alto preço.

O espirito patriotico e o interesse nacional impedil-os-hão de a deixar perder.

Sob um ponto de vista acanhado, o Natal não tem razão para ficar contrariado com esta circumstancia, mas sob considerações mais latas, isto é, do desenvolvimento da Africa Meridional elle deve lamental-a.

O verdadeiro remedio para estes males seria nomear algum governador habil, dar-lhe liberdade de acção e conserval-o no logar por

annos em vez de mezes ou investir um corpo de *colonistas* com poderes de administração local.

O senhor Borges de Castro opta por uma combinação d'estes dois processos mas parece desesperar da sua adopção.

Pelo que se está vendo, parece que as coisas continuarão por muito tempo pelo mesmo theor até que chegue a occasião, longinqua por ora, em que Portugal será convidado a tomar parte em alguma federação dos interesses sul-africanos. O augmento de actividade e colonisação desenvolvida nos paizes que ficam no interior das suas possessões da costa, obrigará no decorrer dos annos a exercer uma pressão que levará Portugal a tomar o logar que lhe compete e representar devidamente os interesses da communidade do continente.

Como parte de uma *United South Africa*, quer integralmente, quer em federação as provincias portuguezas podem achar no futuro a solução ás suas presentes difficuldades. Os seus mais vigorosos visinhos podem auxilial-as na realisação de um destino mais feliz do que até hoje têem tido.

Se Portugal quizesse acertar, os seus governos deviam aspirar a trabalhar de accordo e em boa amizade com as communidades, cujo exemplo foi tão frizantemente apontado pelo seu representante de espirito tão leal como finamente observador.

JOHN ROBINSON.

PORTUGAL NA COSTA ORIENTAL

POR

JOSEPH SMITH DUNN

REDACTOR DO «NATAL ADVERTISER»

Publicada no *Natal Advertiser*

PUBLICOU-SE recentemente um interessante livro — Natal a Moçambique — contendo as impressões de viagem do snr. C. Woodhead e prefaciado pelo snr. Eduardo Borges de Castro, a quem o snr. Woodhead dedicou o seu livro.

A parte relativa ás notas do snr. Woodhead fôra já publicada nas columnas do *Mercury*, de modo que os leitores d'aquelle jornal tiveram já occasião de apreciar a instructiva e esplendida descripção do que o snr. Woodhead viu na sua visita ás possessões portuguezas de Africa Oriental.

A novidade do livro está no prefacio do

senhor de Castro, que aproveita a opportunidade para criticar sem rodeios e com alguma latitude a politica que Portugal tem adoptado nas suas colonias da costa oriental, e indica os melhoramentos a introduzir.

As observações do senhor de Castro são frisantes e precisas; se o governo de Lisboa as lêsse, notasse e digerisse, teria visto que só seguindo as indicações do cavalheiro que por tanto tempo e tão dignamente o representou, conseguiria restaurar o antigo prestigio de Portugal em Africa.

O senhor de Castro não poupa os erros do actual systema administrativo das possessões de Africa Oriental.

Em primeiro logar lembra a conveniencia de libertar Lourenço Marques de Moçambique e dar-lhe poderes independentes.

A frequente mudança dos governadores é outro defeito para o qual chama a attenção do governo e recommenda-lhe a sua nomeação por 5 annos pelo menos; como consequencia do actual systema Lourenço Marques teve 20 governadores!

A classe do emigrante portuguez na Africa Oriental não é na opinião do senhor de

Castro a que devia ser. Sustenta que o governo devia animar a emigração para Africa de gente energica, industriosa, cheia de vigor e amante do trabalho e não *bebedos e fadistas*. Com esta exigencia elle ataca o mal pela raiz; as colonias portuguezas da Africa Oriental precisam de melhor especie de *colonistas* do que a actualmente empregada na maioria.

O ponto capital da *charge* do senhor de Castro contra o actual estado das coisas resume-se no periodo seguinte:

«O incomparavel porto de Lourenço Marques nunca será plenamente utilisado, o importante commercio que o futuro lhe deve trazer nunca será nosso sob o regimen existente.

Pequenas aldeias de pescadores da costa de Portugal estão mais adeantadas do que Lourenço Marques».

Se esta affirmação não abrir em Lisboa, sahindo da origem de que sahe, os olhos com respeito aos motivos da decadencia da influencia portugueza, então nada o poderá fazer.

JOSEPH SMITH DUNN.

*

OPINIÃO DE UM MAYOR DE DURBAN

CARTA DE JOSIAH GASPAR HILLJES

ADVOGADO E MAYOR DE DURBAN

1887-1889

Meu caro senhor de Castro

Li com extraordinario prazer o seu prefacio ao livro do sr. Cawthra Woodhead — *Natal a Moçambique* — e escusado será dizer que concordo plenamente com as opiniões, que tão lucidamente exprime com respeito á grande necessidade de melhorar a administração de Lourenço Marques.

É muito lisongeira aos colonistas de Natal e a mim mais especialmente, como ex-Mayor de Durban, a referencia que faz ao nosso governo municipal, como exemplo digno de ser seguido com vantagem.

É, no emtanto, indubitavelmente ao sys-

tema de o governador da colonia, que é escolhido invariavelmente entre os membros do *Imperial Civil Service*, ser nomeado por 5 annos que se deve em grande parte o exito d'esta colonia.

O governo das possessões coloniaes, para ser bom, precisa de ser previdente; a administração de regular-se por um plano comprehensivo, principalmente n'aquellas em que a corôa se reserva o direito da nomeação do Governo Executivo, e de o tempo da commissão durar um periodo consideravel, quando não o governador não póde dirigir a administração com exito ou de acôrdo com as exigencias presentes.

Quando se abandonaram estes principios, em tempos calamitosos, n'esta colonia, as nossas recordações dizem-nos que ella foi prejudicada e o progresso retardado.

Para exemplificar as vantagens do systema inglez de nomear governadores civis por largo periodo, basta-me referir ás medidas de sir Henry Bulwer sobre a educação, ás habeis disposições de sir Arthur Hovelock sobre a Pondolandia e Zululandia e á cuidada administração financeira de sir Charles Mitchele

n'uma epoca de grande crise. Posso com confiança dizer-lhe que nenhum d'estes governadores governou a colonia ao principio com tanto acerto como no fim da sua carreira, em que tinham já adquirido sobre o paiz e gente maiores e melhores conhecimentos.

Attribue ainda com acerto o levantamento e crescimento das cidades á excellencia do seu governo municipal ou local.

Desde que se deram regalias ás municipalidades, estes governos locaes nunca desmereceram as esperanças que sobre elles se tinham fundado.

O governo colonial dotou-os com terras, de que se tiraram grandes rendimentos que se empregaram em melhoramentos e obras publicas. Elles têem ainda largos poderes organicos para impôr licenças, impostos industriaes e outras taxas, e fizeram-se sobre elles regulamentos e posturas municipaes; têem a sua alimentação d'agua, transways, esgotos, banhos publicos, mercados, parques e museus.

Tudo isto se fez com tanta prudencia que os municipes estão sujeitos a pequenos encargos e as camaras municipaes eleitas pelos ci-

dadãos são tidas, como bem sabe, na maior estima.

Os seus poderes estão sendo continuamente alargados pela legislatura e isto é uma origem de estabilidade para o governo colonial, porque o progresso das municipalidades corresponde ao progresso da colonia, que é a integração das mesmas.

Estabelecido um governador mais permanente com poderes da coroa para adoptar uma politica mais progressiva e estabelecer um conselho municipal com poderes organicos analogos aos do Natal, o capital affluiria em Lourenço Marques e esta cidade tornar-se-hia a gloria do seu paiz, como V. bem prevê.

Sem a influencia de capital estrangeiro Lourenço Marques não pode progredir como nós, o que equivale a um retrocesso comparativo e mesmo o capital actualmente ali existente fugirá.

Taes são, meu caro senhor de Castro, as opiniões e reflexões que a leitura do seu prefacio me suggeriu.

Congratulo-me comsigo pelo grande uso que V. fez das suas faculdades de observação em quanto por cá esteve.

Quando o seu governo adoptar as suas opiniões, Lourenço Marques será um grande porto e um formidavel competidor para o trafego da porção oriental da Africa do Sul.

Creia-me

De V. etc.

J. G. Hillier.

A PROPOSITO DE LOURENÇO MARQUES

PELO EX.mo SNR.

CONSELHEIRO AUGUSTO DE CASTILHO

CAPITÃO DE FRAGATA,
ANTIGO GOVERNADOR DO DISTRICTO DE LOURENÇO MARQUES E GOVERNADOR-GERAL
DA PROVINCIA DE MOÇAMBIQUE, ETC.

CONSELHEIRO AUGUSTO VIDAL DE CASTILHO BARRETO

ANTIGO GOVERNADOR DE LOURENÇO MARQUES E DA PROVINCIA GERAL DE MOÇAMBIQUE

A PROPOSITO DE LOURENÇO MARQUES

TEM-SE fallado e escripto muito, — especialmente nos ultimos tempos, a proposito da sublevação de um regulo preto — da nossa importante e promettedora possessão de Lourenço Marques. Teemse divulgado as noticias mais contradictorias e sensacionaes, desde a de nos pintarem a cidade capital do districto, como cercada a menos de um kilometro por muitos milhares de negros armados, até á de descreverem o estado minucioso dos diversos preparativos de defeza, com barricadas, corpos de voluntarios, baterias e... a ausencia completa do inimigo.

Entre tantas noticias, tão extravagantes e

disparatadas, não pretendemos, nem nos seria possivel, discriminar a verdade para esclarecer o publico, e muito menos suggerir um alvitre e um conselho para o caso presente. Parece-nos, porém, que essas noticias, filhas da ignorancia de alguns, da especulação politica ou financeira de outros, da malvadez de invejosos e da leviandade do maior numero, são sempre perigosas pelo panico que originam, e mais perigosas ainda, quando sobre ellas se tomam com rapidez precipitadas providencias definitivas, e mal, ou nada absolutamente planeadas, que custam muitos sacrificios ao paiz, e nem sempre são efficazes.

Cremos que na anormal situação que nos tem sido descripta com côres tão negras, alguma verdade existirá, envolvida todavia em inexactidões de diversa especie e das diversas origens acima citadas.

É natural que o governo conheça a fundo a historia da presente crise e as phases da sua gradual evolução; mas o governo tem guardado sobre o assumpto uma discreta reserva, nada dizendo no parlamento pela boca dos ministros, e dizendo apenas banalidades pela da sua imprensa, não obstante dever estar mi-

nuciosamente informado pelos seus delegados de confiança na provincia de Moçambique.

A situação aguda e critica de Lourenço Marques, — real ou phantasticamente exposta pouco importa, — traz naturalmente á ideia dos que conhecem um pouco as coisas da Africa, a necessidade de estudarmos a serio as linhas geraes da administração que mais convém á parte d'ella que nos pertence ainda, e os perigos que ali conspiram contra essa nossa administração, que nem sempre tem sido bem inspirada. As circumstancias exteriores da nossa acção teem nos ultimos annos formado em torno de nós uma atmosphera tão systematicamente oppressiva, as exigencias da moderna civilisação são de tal ordem, e a rapida expansão do commercio europeu impõe-se com tanta energia, que não podemos continuar indifferentes a esse concerto geral de progressos e de exigencias que se entôa aos nossos ouvidos.

Além das celebres *tradições herdadas* que a isso nos incitam, além da nobre emulação a que não podemos ficar indifferentes, e além do interesse financeiro que nos aponta para as nossas colonias como possiveis e provaveis

redemptoras da nossa difficil situação, — de que as provincias de S. Thomé e Angola já vão dando auspicioso exemplo, — não devemos esquecer-nos nunca de que são as nossas possessões ultramarinas a condição vital e quasi unica determinante da nossa independencia. No dia em que tivermos perdido o ultimo pedaço de territorio de além-mar, passaremos com effeito, inevitavel e fatalmente a ser uma provincia da Hespanha. Acordemos, pois, por uma vez em meio de tão sinistras amarguras, e empreguemos todos, e cada um de per si, os mais corajosos esforços para remediar o mal, que está muito longe de ser irreparavel.

E é animados d'esses sentimentos, que resolvemos expor ao publico as nossas ideas sobre alguns d'esses antigos erros, apontando em seguida a nossa opinião sobre o correctivo que convém applicar-lhe e pintando a presente situação politica da nossa provincia oriental que melhor conhecemos.

*
* *

Não vão ainda muito longe os tempos em que as communicações entre a provincia de Moçambique e o resto do mundo, estavam apenas dependentes de navios de vela nas monções proprias: tres ou quatro ronceiras barcas ou brigues das casas de Antonio Joaquim d'Oliveira, Bessone, e Nicolau Ribeiro da Silva pelo Cabo da Boa Esperança, alguns navios das casas Régis e Fabre, de Marselha, poucos hiates e brigues, tripulados por mouros da India, e pangaios de bathias e baniantes, que vinham de Bombaim, Damão e Goa. N'esses tempos que duraram até 1873, não era raro estar-se em Moçambique, cinco, seis e nove longos mezes sem se saber o que se passava em Lisboa, ao passo que em volta de nós e muito perto, linhas diversas de navegação a vapor faziam já um serviço de malas indiscutivelmente superior.

E, com effeito, a Companhia Britis India tinha já então o seu ramal de Aden a Zanzibar; a das Messageries enxertava na grande linha do Mediterraneo e Indo-China, o ramal de Aden ás Seychelles e Reunião; e as da Castle Mail e Union já mandavam vapores em volta do Cabo até Natal. A Moçambique, além

dos primitivos meios descriptos, só por acaso chegava de vez em quando um ecco do mundo externo, em algum jornal trazido por um ou outro cruzador da marinha ingleza que ali ia de longe em longe espreitar-nos.

Ainda nos lembra, com saudade, a entrada do primeiro paquete regular, o *Natal* da Companhia Union, que no fim da tarde de 5 de março de 1873, e em viagem de Natal a Zanzibar, começou a tocar mensal e regularmente em Moçambique. Desde então ficámos ali com as duas vias de communicação, pelo sul e pelo norte, as quaes nunca mais deixaram de servir-nos e se foram successivamente aperfeiçoando, em commodidades, rapidez de viagens e sua frequencia.

Pouco tempo depois, em 1879, era lançado o cabo telegraphico submarino de Natal a Lourenço Marques, e de Aden a Zanzibar, Moçambique e Lourenço Marques, completando-se assim e definitivamente, com esse grande melhoramento, as communicações com a rede geral do globo.

É d'então para cá, isto é, de ha vinte ou quinze annos a esta parte, que os estrangeiros começaram a attentar nos nossos estabeleci-

mentos africanos orientaes, a ter noticias das suas fabulosas riquezas e a cubiçal-as para si. Essas multiplices opulencias dos tres reinos da natureza attrahiam-os, a vastidão dos territorios, foi-os tentando, e a nossa proverbial incuria e secular estagnação acabaram de os decidir a encetar o caminho da espoliação, que recentemente começou do poente pelos sertões de Manica, da Mocaranga e Monomotapa (a Mashona de hoje), que continuou ao norte, do Rovuma para o sul até Kionga, e que insistentemente ameaça de avançar do sul para o norte pelo districto de Lourenço Marques, Deus sabe até onde.

E' tempo de estudarmos esta onda inexoravel de invasão estranha, e de procurarmos oppôr-lhe um dique que a contenha nos seus rasoaveis limites.

*
* *

Antes da constituição do grande imperio allemão, as nossas preoccupações em Africa repartiam-se apenas entre os indigenas, que absorviam a maior parte das attenções, e os inglezes que sempre foram insaciavelmente

ambiciosos, e de poucas ceremonias: tudo que é bom lhes faz conta.

Logo, porém, que a Allemanha, no seu leito de deslumbrantes phantasias, teve o seu sonho de poderio africano, o qual por vezes tem assumido proporções de pesadello para ella e para outros, as cousas começaram a tomar um novo aspecto. A altivez da raça germanica, conscia da sua superioridade physica, a necessidade de expansão para a sua laboriosa população, e, mais que tudo, a urgencia de achar-se um pretexto para a creação de uma possante marinha, que em uma dada eventualidade podesse contrapôr-se á franceza, levaram os seus arrogantes dirigentes a inventarem um imperio colonial.

Em poucos annos, com effeito a Allemanha achou meio de chamar sua uma larga zona na parte sudoeste da Africa, a qual impediu d'aquelle lado as sucessivas dilatações britanicas do sul para o norte, e veio mesmo invadir um pedaço dos nossos antigos direitos soberanos incontestados, entre o cabo Frio e o rio Cunene. No lado oriental fundava inesperadamente, e de accôrdo com a Grã-Bretanha, os seus estabelecimentos do Zanguebar,

expropriando sem grandes considerações o sultão de Zanzibar dos seus direitos, descendo até ao Rovuma, e começando novas invasões em territorios nossos de que Kionga foi apenas o prologo, e que provavelmente se desenham já com plausivel nitidez na mente dos seus arrogantes e insaciaveis estadistas.

Por seu lado a Grã-Bretanha, que até ha pouco mais de dez annos não tinha expandido a sua dominação do sul para o norte além do paiz dos Betchuanas, preoccupou-se com a recente mas vigorosa fundação do imperio germanico-africano, e reconheceu que devia apressar-se na sua marcha pelo sertão a dentro.

A esse tempo já ella tinha, com a declaração de um protectorado mais ou menos phantastico, — e só reconhecido pelas diversas colorações de um mappa, — impedido o alastramento dos boers do Transwaal para o norte e para leste, marcando uns limites mathematicos, mas platonicos como os d'essa natureza o são sempre.

Para executar os seus cuidadosos planos, appareceram dois trabalhadores de primeira ordem, intelligentes, conhecedores do assumpto, patriotas e ambiciosos sem grandes escru-

pulos, que pozeram mãos á obra e que teem feito prodigios: fallamos de Cecil Rhodes e de Johnston.

Ao passo que ha individuos que devotam as suas energias a construirem o seu bem estar pessoal, e n'elle limitam o horisonte da sua ambição, outros ha que pensam no engrandecimento de uma cidade, ou de uma determinada região, como Johnston em Blantyre e no Nyassa, e outros finalmente que não podem exercitar as suas actividades senão lidando com um continente inteiro, como o tem feito Rhodes com assombro da propria Inglaterra!

Johnston, deu no Chire caracter politico á occupação, até então pacifica e meramente evangelica, das missões escocezas em Blantyre e suas visinhanças, e creou com isso o primeiro pretexto para que a Inglaterra exigisse de nós a liberdade de navegação do Zambeze, etc.

Cecil Rhodes, na sua dupla qualidade de primeiro ministro da colonia do Cabo da Boa Esperança, e de fundador e inspirador da Companhia britanica da Africa do sul, sob a presidencia e auspicios de um duque ligado por alliança á casa real de Inglaterra, occupou os

territorios de Mashona, levantou o conflicto comnosco na povoação de Mutaça, e acabou de determinar a necessidade de um tratado de limites entre as duas potencias, que havia ficado sendo a consequencia fatal e inevitavel do ultimatum de 11 de janeiro de 1890, como este o fôra dos acontecimentos do Chire.

Não nos propomos discutir aqui esses lamentaveis acontecimentos, porque achamos ainda cedo para discriminar severamente as responsabilidades d'elles. O que diremos apenas de passagem, é que a maior culpa dos nossos desastres, n'essa triste pagina da historia portugueza, não pertence talvez em boa justiça á inglaterra e aos seus agentes. Vamos adeante.

Com o estabelecimento da Companhia South Africa, por detraz dos nossos territorios de Moçambique, consideravelmente adelgaçados pelo tratado de 11 de junho de 1891, ficou, para assim dizer, estabelecida pelo norte dentro uma grossa corrente de vigorosa influencia ingleza, a qual, originando-se nas colonias do Cabo e de Natal, se vae derramando pelo sertão, robustecendo-se todos os dias, e olhando sempre ambiciosa para os dois lados da sua marcha potente.

Cecil Rhodes, que dirige com tacto superior esta inexoravel expansão anglo-saxonica, está em via de realisar n'essa ordem de ideias uma linha telegraphica desde o Cabo da Boa Esperança até ao Egypto, commettimento que até ainda ha bem poucos annos pareceria chimerico ou absurdo. D'essa grande empreza, está concluido já o grande troço que vae do Cabo até ao lago Nyassa, passando pela nossa villa de Tete e atravez do Zambeze. Póde hoje já, portanto, a nossa pobre villa de Tete communicar pelo telegrapho com Lisboa, beneficio que a villa de Quelimane, muito mais importante e á beira do Oceano, não possue ainda, mas que vae possuir tambem com a sua ligação á villa de Tete, quasi concluida.

Existe portanto em volta de nós, na provincia de Moçambique, um circulo de influencias estrangeiras poderosissimas. Ao sul a Inglaterra olhando cubiçosa para Lourenço Marques. Ao norte a Allemanha, que não firmou ainda bem o pé, nem o seu regimen de tratar com os pretos, mas que se sente já bastante forte para com vantagem derimir pleitos comnosco. Pelo interior uma cunha enorme de força vital ingleza, ramificando-se já

astuciosamente pelos rios Pungue e Zambeze para a nossa costa, na Beira e no Chinde, e tendo engulido de um só trago o nosso sonhado e historico *hinterland*.

Essa cunha, que não poderá jámais adelgaçar, mas que pelo contrario irá alastrando para o oriente, apertando-nos e ganhando em força e ousio com a mais densa occupação das minas e paizes salubres do planalto, levar-nos-ha provavelmente (vamo-nos já preparando para o peior) uma boa fatia da região de Manica ultimamente sujeita a uma arbitragem.

Por outro lado a enorme cunha de influencia ingleza acaba de receber um valioso reforço com a conquista do paiz dos Matabeles, dirigida pelo doutor escossez Jameson, modesto administrador da companhia South Africa, mas instrumento de Cecil Rhodes, que soube com admiravel pericia dirigir aquella rapida e brilhante campanha contra o poder do zulu Lo Bengula.

Esse legendario e temivel poder real ficou destruido para sempre, o paiz ficou occupado, o rei fugiu e morreu já, e a população, que acceitou reconhecida o novo regimen de domi-

nio, tornou-se d'um dia para o outro laboriosa e obediente, porque sabe que as suas vidas e propriedades, os seus gados e as suas mulheres, não estão mais sujeitos aos caprichosos arbitrios d'um monarcha despotico e alcoolico. Na antiga povoação real de Bulavayo erguem-se já hoje varios edificios europeus, taes como bancos, hoteis, casas de habitação regulares, lojas, etc. Já ali se publica um periodico, e ha meios de communicações com a colonia do Cabo e com a Beira, correios e telegrapho electrico. A rede dos caminhos de ferro do Cabo vae avançando sempre para o norte.

*
* *

O quadro que acabamos de traçar com todas as côres da verdade absoluta, merece ser encarado com muita attenção, mas torna-se ainda mais horrivel se escutarmos o que lá por fóra se diz de nós. Ouçamos alguns dos nossos amaveis detractores:

Um membro do parlamento britanico dizia no mez passado, em uma conferencia publica *«que Lourenço Marques estava* POR EM- «QUANTO *nas nossas mãos, mas que a situação im-*

«pecuniosa e fraca de Portugal não fazia presagiar «que o conservassemos muito tempo. Que felizmente «estava por tratado reservado á Inglaterra o direito «de preempção; e que qualquer governo que permi«tisse qne tal porto passasse para as mãos do Trans«waal ou de outro estado estrangeiro, teria commet«tido contra a Inglaterra um crime imperdoavel.»

Um periodico de Inglaterra, destinado á Africa austral, e orgão de Cecil Rhodes, quasi nunca absolutamente imparcial, estrenuo defensor sempre, dos interesses da Companhia South Africa, fallando do Gungunhana, com relação aos disturbios de Lourenço Marques, diz *«ter elle impedido já que tribus fieis a nós, vies«sem, como era a sua intenção, auxiliar-nos no res«tabelecimento da ordem, sendo mesmo provavel* «(na opinião do periodico) *que a gente de Ma«puto se fosse juntar a do Mahazul.»*

Ainda a esse respeito, lembra a attitude do Gungunhana na occasião da sua coroação, em que elle mandou ao governador da colonia do Natal uma embaixada. Affirma terem dito emissarios do regulo, que, *«posto se não oppo«zessem a que nós, portuguezes, continuassemos a «residir junto ás praias do mar, comtanto que fos«semos seus amigos e não deixassemos de pagar-lhes*

«tributos annuaes; se procurassemos exercer no seu «territorio qualquer especie de auctoridade, nem o «regulo nem o povo o consentiriam.»

Continuaram dizendo os emissarios, (sempre na opinião do referido amavel jornal), *«que na Africa havia só duas raças dominantes de «brancos, que eram os inglezes e os boers; que os «portuguezes* NÃO ERAM GENTE BRANCA, *mas sim «uma* DESPREZIVEL RAÇA DE COR. *Que o regulo «de Gaza e o seu povo conheciam bem a historia «dos povos indigenas da Africa do Sul; que sa- «biam o que tinha succedido ás tribus do Cabo, ás «do Natal, aos Zuluz, aos Basutos e aos Betchua- «nas; e que, por isso mesmo que o sabiam, não «ignoravam que um bello dia lhes chegaria a elles «tambem a occasião de terem de escolher um senhor «branco, e que n'essa hypothese escolheriam os ingle- «zes. Por emquanto, porém, preferem* CONTINUAR «INDEPENDENTES. *Que nos toleravam, não só por- «que lhes pagavamos tributos sempre, mas tambem «porque no commercio que faziamos com a sua gen- «te, nos inculcavamos como* SUBDITOS DA INGLA- «TERRA!»

Continua ainda o citado periodico, que posteriormente, em 1891 *«os mensageiros Hu- «luhulu e Umfeti do regulo de Gaza tiveram a*

«honra de uma audiencia da rainha Victoria em «Windsor e pediram-lhe um residente britannico «para o seu paiz. Que não sabe se o Foreign Offi-«ce se preoccupa muito com a vassalagem do Gun-«gunhana á coroa portugueza, mas o que é certo é «que o dr. Aurel Schutz que é já ha tempos repre-«sentante da companhia South Africa junto do po-«tentado, partiu ultimamente para Inglaterra com «uma missão d'elle. Que o antigo residente portu-«guez em Gaza, um GENERAL PRETO *chamado «Almeida, tentou um dia em uma grande e sole-«mne recepção do Gungunhana, convencer este a «que expulsasse do seu territorio o referido doutor «Schutz e todos os inglezes; mas que o regulo lhe «respondera que o doutor e os inglezes eram seus «amigos, emquanto elle Almeida e a nação portu-«gueza lhe tinham sempre mentido, bem como a «seu pae e a seu avô».* Conjectura o articulista estrangeiro *«que a missão do dr. Schutz é a pro-«va evidente de que o Gungunhana se considera in-«dependente e deseja agora o protectorado britan-«nico.»*

Antes de irmos mais longe nas nossas transcripções, faremos n'esta altura d'ellas algumas rectificações e considerações.

Riremos apenas do tom de desprezo com

que o escrevinhador inglez chama *general preto* ao conselheiro José Joaquim d'Almeida, antigo, muito digno, muito patriota e muito intelligente e zeloso residente no paiz de Gaza, que o auctor d'estas linhas teve a boa ideia de mandar ali pela primeira vez em missão politica. Os instinctos e propensões do regulo não devem merecer-nos uma illimitada confiança, — essa é pelo menos a nossa opinião, — mas o que é certo é que a prudencia e boa politica do antigo secretario geral da provincia de Moçambique, o contiveram sempre nos convenientes limites, evitando ao governo portuguez muitos dissabores.

Affirmamos serem absolutamente falsas as declarações que se attribuem aos emissarios do Gungunhana junto do governador de Natal. E portanto, argumentando por analogia, é licito pôrmos em duvida, ou pelo menos recebermos sob toda a reserva, as restantes affirmações do nosso implacavel antagonista.

Não seja isto porém motivo para que adormeçamos: os perigos d'estes artigos, e d'outros ainda mais affrontosos que no decurso d'este trabalho teremos occasião de citar, são

muito grandes e exigem providencias promptas. Não devemos esquecer-nos de que, — ao passo que o que é escripto em Portugal e em portuguez é apenas lido por meia duzia de pessoas, quasi todas indifferentes, especialmente quando se trata de assumptos coloniaes — o que se escreve em Inglaterra e em inglez tem uma larguissima publicidade, e é lido com avidez por uma vasta população essencialmente patriotica, espalhada no collossal imperio britannico por todo o mundo!

O tom natural e fluente d'estes escriptos leva a convicção á grande maioria dos leitores; e como da calumnia sempre alguma cousa fica, como lá diz o D. Bazilio da opera de Rossini, estas asserções, que passam em julgado para o maior numero, estabelecem a opinião assente de que os portuguezes são indignos de possuir as colonias que ainda lhes restam, e tornam plausivel e sympathica no grande publico britannico, a ideia de nos desapossarem d'esses paizes africanos, alargando elles o seu assombroso imperio á nossa custa. Mais adiante exporemos a nossa opinião sobre a maneira de remediar o mal; mas por emquanto prosigamos nas transcripções.

Continuando a occupar-se do Gungunhana na presente crise de Lourenço Marques, diz o auctor inglez: — «*Deveremos nós inglezes «alienar as sympathias do Gungunhana, animando «medidas offensivas contra os indigenas, ou deve- «remos intervir na contenda para restabelecer a or- «dem, impondo todavia como condição que se faça «a vontade ao regulo de Gaza, de se submetter á «Grã-Bretanha, e estabelecendo nós* (inglezes) *um «pé no litoral sul oriental da Africa? Crêmos «que se não fossem considerações sentimentaes que o «marquez de Salisbury tem pela casa reinante de «Portugal, parenta da de Inglaterra, já ha muito «que a Grã-Bretanha teria seguido n'este ponto «uma politica mais decidida e firme. A situação é, «porém, tão grave que não permitte considerações «d'essa ordem*».

Ácerca do boato, que correu entre nós, de que fosse Cecil Rhodes quem directa ou indirectamente tivesse instigado a rebellião do Mahasul, diz o *Times*, de Londres, que o primeiro ministro do Cabo *nunca se preoccupou com a ideia de angariar as sympathias dos portuguezes*»; e ao passo que pretende desculpar o seu patrocinio, procura por outro lado estabelecer a sizania entre Portugal e o Transwaal. E com

effeito, diz o citado periodico da *City*, que «*na*
«*Africa Austral se attribuem áquella republica ma-*
«*chiavellicas combinações do partido do presidente*
«*Kruger, o qual teria fomentado disturbios de que*
«*para elles boers virão a surgir vantagens. Esta*
«*politica de intrigas contra o dominio portuguez,*
«*teria sido pittorescamente descripta pelo proprio*
«*presidente Kruger na seguinte phrase ha pouco*
«*proferida:* O TRANSWAAL POSSUE OIRO, PRATA
«E DIAMANTES; O QUE AGORA PRECISA É DE PE-
«ROLAS. *E com effeito*—conclue o *Times*—*o*
«*Transwaal precisa indubitavelmente de um porto*
«*de mar*».

*
* *

O periodico africanista, que é orgão de Cecil Rhodes e da sua grande companhia, em um artigo posterior áquelle que citámos acima, discute novamente a nossa situação em Lourenço Marques, e dirige-nos a tal respeito verdadeiras, mal disfarçadas e inauditas injurias e ameaças.

Chama «*absurdas* ás *pretensões de Portugal*
«*á administração colonial effectiva no sueste da*
«*Africa. Perguntamos*—diz elle—*se haverá mais*

«juizo nas mentes que regem o governo de Lisboa, «do que na que proverbialmente guia o gastador «fallido, fazendo-o proseguir na sua carreira de «loucos prazeres. Para ter a ostentação de conservar «esse bonito, Portugal continuará a fingir que co- «lonisa a costa oriental d'Africa, até que a zagaia «do cafre venha confirmar as rasoaveis doutrinas «prescriptas pelo direito internacional».

Dá depois a entender que Portugal poderia ter chegado a um accordo rasoavel com a Inglaterra, cedendo-lhe aquella nossa possessão a troco de dinheiro ou de outra compensação territorial. E depois accrescenta com o mais imperturbavel cynismo: «*No estado em «que estão as cousas, é bem possivel,* E ATÉ PROVA- «VEL QUE PORTUGAL VENHA A SER DESAPOSSA- «DO D'AQUELLE TERRITORIO *sem nenhuma das «citadas indemnisações. De que poderão servir os «seus regimentos — dando mesmo de barato que «elles sejam capazes de entrar desde logo em cam- «panha activa, — se, á sua chegada a Lourenço «Marques, abandonada a villa pela sua antiga «guarnição cheia de febres, tiver sido ella atacada «ou estiver já de facto nas mãos dos pretos? Não «teremos n'essa occasião de dizer-lhes que, visto ter- «mos tido necessidade de intervir — porque estando*

«alli inglezes é claro que não poderiam tolerar um «brutal morticinio, — DEVEMOS CONSERVAR O «PREÇO D'ESSA NOSSA INTERVENÇÃO?

«*Para forças coloniaes* — continua o perio- «dico — *esta revolta seria uma brincadeira de «creanças. Os voluntarios de Durban resolveriam «tudo em uma hora. Mas em todo o caso, não de- «veria a pobreza de Portugal acceitar condições ra- «soaveis de uma intervenção opportuna, já que a «sua força de vontade no assumpto o abandonou? «Actualmente Portugal está jogando o ganha-perde «com o destino. A sua absoluta incompetencia para «colonisar a Africa é ha muito notoria. Os estadis- «tas de Lisboa deveriam meditar antes de senten- «ciarem a uma morte certa, por uma mera ideia, «a flor do seu exercito.*»

Em seguida, sobre este ponto especial, cita o facto recentissimo (mas que é absolutamente falso), «*de terem sido dizimados pelas fe- «bres* QUATROCENTOS SOLDADOS *de uma força de «700 que existia em Lourenço Marques.*» E continuando a ameaçar-nos com o espantalho do Gungunhana diz: «*O apparato de forças que es- «tão sendo mandadas para Lourenço Marques po- «derá conseguir, ou não, socegar aquelles poucos «milhares de pretos embriagados e desmoralisados*

«das proximidades do porto, sublevados contra a «inepcia e incompetencia. Terão porém esses solda«dos, no segundo plano, um poder mais alto, que, «se se lhes oppozer com todo o vigor, tornará im«potentes os seus melhores esforços. A infanteria e «artilheria portuguezas, pódem varrer os pretos de «Lourenço Marques no primeiro impeto; mas, logo «depois, terão elles que ver-se a braços com a febre «terrivel, com O ODIO INVETERADO DO REGULO «DE GAZA; *e com o seu numeroso, disciplinado e «bem armado exercito.»*

Este notavel e espantoso artigo, inspirado em odiento rancor e escripto com fel envenenado, refere-se depois, pouco antes de concluir, á Allemanha e ás suas pretensões africanas, com uma ironia accentuada. Allude transparentemente ao facto de terem sido mandados os navios de guerra *Condor* e *Seeadler* para Lourenço Marques, onde o commercio allemão é pequeno, e onde os interesses propriamente politicos são nullos, e termina dizendo que *«Berlim faria melhor se tratasse das «suas cousas intestinas em vez de pretender metter «a mão no bôlo com que nada tem.»*

Diremos como informação subsidiaria e opportuna, para explicar,—não talvez a so-

freguidão da Allemanha alli, mas a sua cautelosa vigilancia — que o commercio allemão em Lourenço Marques é já representado por 10 a 20 por cento do total das importações, e que uma linha de vapores allemães, subvencionada pelo seu governo, faz quadrisemanalmente o serviço costeiro pelo canal de Suez. E é esta linha que constitue o meio mais directo de communicação com o Transwaal, onde a iniciativa allemã se exercita em larga escala. Taes interesses são portanto sufficientemente importantes, para que a Allemanha julgue deverem ser um direito a compensações, na eventualidade de possiveis usurpações de territorio nosso n'aquelle districto por parte da Grã-Bretanha.

O que se vê, pelo tom de todas estas noticias, é que se acha natural, nos circulos que se occupam d'estes assumptos, que Lourenço Marques possa vir a mudar de possuidor. O que se vê é que a persistente Inglaterra, que nunca considerou irrevogavel a sentença arbitral de 24 de julho de 1875, e que, agora menos do que nunca, considera perdidas as suas esperanças de assegurar alli o seu dominio, emprega directa e indirectamente todos

os meios para chegar astuciosamente aos seus fins ambiciosos. O que se vê, finalmente, é que é para notar com muita attenção, a estranha coincidencia que fez rebentar estas difficuldades em Lourenço Marques, justamente na occasião em que está em via de conclusão, e vai ser aberta em toda a sua extensão, a linha ferrea internacional entre a nossa bahia e a capital da republica do Transwaal.

Não nos faremos ecco dos boatos que attribuem a Cecil Rhodes o ter instigado, por agentes seus, á rebellião armada, os pretos do Mahazul. O que affirmamos, porém, sem receio de ser desmentidos, é que todas estas noticias tetricas, quasi sempre de origem britanica, teem sido scientemente exageradas; e que as noticias amplificadoras do poderio, da attitude irrequieta e do odio do Gungunhana para com os portuguezes, hão de com certeza achar vehiculo britanico para chegarem rapidamente ao conhecimento d'aquelle potentado, e hão de necessariamente lisongear e acirrar os seus altivos e insubmissos instinctos, tornando-o cada vez mais refractario á catechese pacifica e de ordem, que n'elle possam até hoje ter emprehendido e enraiza-

do os funccionarios que junto d'elle tem tido o governo portuguez.

A situação é gravė, como se acaba de vêr, e merece bem toda a serena e esclarecida circumspecção, não só dos governos da metropole e dos da provincia e do districto em questão, mas ainda, e especialmente, da nossa imprensa, que necessita de occupar-se a fundo e com criterio pratico e desapaixonado das questões coloniaes, e tambem do publico, que é bom, generoso e susceptivel ainda de brilhantes sacrificios patrioticos, quando seja bem dirigido e quando veja que são esses seus sacrificios empregados com acerto e sobretudo com honestidade.

Tem sido doloroso este sudario de injurias que temos posto na presença dos nossos leitores, e doe realmente a quem é verdadeiramente portuguez, ver assim vilipendiado por estranhos ambiciosos, e cubiçado descaradamente, o patrimonio glorioso que nos deixaram os nossos maiores. Custa a ver a semcerimonia com que se inventam vilissimas calumnias que correm mundo, e que deslustram os nossos brios. É-nos, porém, ainda, necessario apontar mais algumas blas-

phemias da imprensa estrangeira sobre este ponto concreto, para que depois nos decidamos a indicar alguns alvitres para luctarmos e resistirmos com vantagem a tão infames intrigas. Prosigamos.

*
* *

O *Times*, descrevendo a situação presente das colonias, diz que «*nunca uma insurreição* «*indigena ao sul do Zambeze deve ser encarada* «*com indifferença pelos Estados coloniaes d'essa re*«*gião; mas que raramente se encontraria um mo*«*mento em que os interesses d'esses paizes podessem* «*ser mais affectados do que na actual crise de Lou*«*renço Marques.*» Mais adeante diz-nos aquelle jornal londrino que, «*um dos obstaculos, que* «*teem impedido que seja aquilatado convenient*e«*mente o valor d'aquella bahia, vae desapparecer* «*com a conclusão do caminho de ferro até Preto*«*ria. O outro obstaculo, que consiste na falta de* «*facilidades de porto, vae tambem ser attenuado* «*com a concessão para a construcção de pontes-caes.*»

A *Gazeta de Pall Mall*, tambem folha londrina de larga circulação, depois de fazer uma resenha de varias noticias contradictorias a

respeito dos disturbios no districto de Lourenço Marques, diz que «*o que mais a tem im-*
«*pressionado é a importante declaração do periodi-*
«*co allemão* Kreuz Zeitung *de que os boers estão*
«*dispostos a combater com os inglezes, se estes ten-*
«*tarem apoderar-se da bahia.*» E accrescenta de sua casa: «*nós não tencionamos conquistar aquelle*
«*porto, mas não consentiremos tambem que os boers*
«*o tomem.*»

O *Morning Post*, em varios, recentes e extensos artigos apresenta a these da «*possibili-*
«*dade de um accordo por meio do qual Portugal*
«*cederia Moçambique, do Zambeze para o norte, á*
«*Allemanha, e do Zambeze para o sul á Grã-Bre-*
«*tanha. Se isto se levasse a effeito* — continua o
«citado periodico — *poder-se-hia conceder ao*
«*Transwaal accesso á costa por meio de um conve-*
«*nio entre os snrs. Kruger e Rhodes* (!). *A maior*
«*difficuldade para a realisação d'esta ideia está em*
«*obter-se o* CONSENTIMENTO DE PORTUGAL. *Em*
«*todo o caso* — (ahi vem uma nova ameaça ins-
«pirada no sordido egoismo) — *é claro que, pela*
«*convenção luso-britanica, e pelo facto de estar o*
«*caminho de ferro hypothecado aos subditos brita-*
«*nicos, se alguma potencia tiver de intervir, não*
«*póde deixar de ser a Inglaterra.*»

O *Sheffield Daily Telegraph* é mais franco ou mais ingenuo do que os outros seus collegas: exprime abertamente a sua aspiração e fundamenta-a. Diz este periodico que «*estando «imminente a calamidade de Madagascar cahir na «posse da França, a importancia de Lourenço Mar«ques sóbe de valor de uma fórma incalculavel. É «possivel que aquella bahia não venha a ser ingle«za, mas se a Inglaterra tiver os seus olhos abertos «sobre as clausulas do tratado com o Transwaal, «não deverá ella tambem cahir no exclusivo domi«nio dos Boers ou de outra potencia, que viesse a «usal-a para proveito seu e prejuizo nosso*» (dos inglezes).

O *Glasgow Herald*, tão amavel e cheio de bons desejos a nosso respeito, como os seus citados collegas, diz que «*encarada a questão «debaixo de um ponto de vista, não seria uma gran«de desgraça se Portugal fosse compellido a retirar«se de todo de Lourenço Marques; seria todavia «muito serio que a facha de territorio entre o «Transwaal e o mar cahisse nas mãos de selvagens «hostis, orgulhosos com a expulsão dos brancos.*»

Além d'estas deprimentes informações, que a imprensa ingleza distribue profusamente aos seus leitores por todo o mundo, en-

contramos, em compensação, outras que elles dizem provenientes de fontes seguras, e que pecam então pelo extremo opposto de um exagerado e jactancioso optimismo nosso. Dizem, por exemplo, que a legação portugueza em Londres informára ha mais de um mez *«que a defeza de Lourenço Marques estava perfeita-«mente garantida, porque havia alli mais de 500 «homens de tropas indigenas regulares, um bata-«lhão de policia europea com força de cavallaria e «artilheria, além da corveta* Rainha de Portugal, *«que póde desembarcar uma força de* **300 homens** *«em caso de necessidade.* (!) *Que ha tambem corpos «de voluntarios europeus bem armados, e que as «fortificações da praça estão todas em bom estado.»*

Terminaremos estas extraordinarias declações, que não cremos fossem emanadas da nossa Legação, com outra que mais extraordinaria é ainda, e mais incrivel. Diz o periodico *South Africa, «que o ministro portuguez Luiz de «Soveral tivera uma longa entrevista com o snr. «Bertie no Foreign Officie, affirmando-se que o «dito ministro garantira ao governo de Sua Ma-«gestade Britanica que Portugal estava empregan-«do todos os seus esforços para dominar a insurrei-«ção dos pretos em Lourenço Marques.»*

Esta asserção, que fórma a peça final d'este fogo de vistas de aggressivas diatribes, parece á primeira vista muito natural e innocente, mas não o é, se a analysarmos com attenção.

Em primeiro logar, como vae o nosso ministro fazer taes declarações ao *Foreign Office?* Com que caracter? Foi chamado ou foi espontaneamente? — Se foi chamado, com que auctoridade o chamaram e quem o chamou para ser interrogado? — Se foi de seu motu proprio (o que não cremos), porque motivo e por que ordem de razões vamos nós dar ao governo inglez conta dos nossos actos, e muito menos dos nossos projectos, em assumptos de administração colonial puramente interna?

Em segundo logar, perguntará o leitor, quem é esse snr. Bertie, que assim ousa interrogar o governo portuguez? Julgará talvez que é o proprio ministro dos estrangeiros? Não é. —Poderia ser talvez o sub-secretario de estado permanente, o homem technico em assumptos africanos e que occupe esse logar ha muitos annos; — não é esse tambem. Poderia ainda ser o sub-secretario de estado parlamentar, mas tambem não é. — Não é tampouco nenhum dos secretarios particulares de qualquer

d'estes funccionarios, que ainda talvez teriam cathegoria para, em nome dos seus chefes, e por incumbencia do ministro, conversarem com o ministro de Portugal sobre tão delicado assumpto. — Quem é, pois, pergunta o leitor?

O reparo é natural, e nós vamos satisfazel-o. O snr. Francis Leveson Bertie é um dos empregados do ministerio, não dos mais graduados, e tem a cathegoria dos *senior clerks*, em que ainda assim não é o primeiro!!! Não fazemos commentarios. O facto é symptomatico: parece estarmos já reduzidos á posição secundaria de dependencia da Grã-Bretanha!

E' necessario reagir contra esta aviltante decadencia; é necessario sacudir o jugo opprobrioso dos estranhos e mostrar que ainda somos nação livre e independente, que sabe e quer administrar o que é seu; é necessario que mostremos ás outras potencias, por factos e por obras, as nossas boas intenções, e que assim lhes tiremos os pretextos para o solemne desprezo e sobranceria com que é tratado o nome portuguez.

*
* *

Agora que a crise de Lourenço Marques parece ter entrado em um periodo de menos grave agudeza; agora que vemos com prazer que um dos lugubres vaticinios da imprensa ingleza se não cumpriu, e que, á chegada das nossas tropas expedicionarias alli, estava ainda a cidade e o districto nas nossas mãos; agora, finalmente, que, pela experiencia dos ultimos annos, devemos estar convencidos de que precisamos de corrigir-nos e mudar de vida;—indicaremos, na nossa opinião e a correr, como o pede a natureza ligeira d'este estudo, algumas das causas do atrazo das nossas colonias.

Não temos a pretenção de affirmar que sejam as unicas nem mesmo as mais importantes; o que affirmamos é que são d'aquellas que exigem da nossa parte mais coragem para a sua cura.

Um dos funccionarios mais distinctos, mais intelligentes e mais serios que tem passado pelo ministerio do ultramar, dizia ha pouco menos de vinte annos ao auctor d'estas linhas, e dizia-o com muita verdade: que a nossa administração ultramarina se mani-

festava por jactos. Ninguem poderá contestal-o.

E a este grande axioma, ousaremos nós accrescentar, que a nossa vaidade, os vicios politicos que todo o nosso organismo politico e administrativo contaminaram já, e a ignorancia do que fazem os outros em materia colonial, são responsaveis pela decadencia das colonias e pela pouca efficacia d'esses mesmos jactos mal dirigidos e mais mal utilisados ainda.

A nossa vaidade faz com que estejamos a cada passo a orgulhar-nos dos grandes feitos dos nossos maiores no periodo das conquistas, ciosos de que alguem pretenda tocar na nossa arca santa, desvanecidos com a heroicidade d'essa brilhante pleiade de descobridores e conquistadores de eras que já lá vão, e conservamo-nos deslumbrados, cegos e inhabeis para os mais comesinhos emprehendimentos da vida pratica e da administração economica e util no tempo presente.

Os vicios politicos que penetraram já em toda a nossa carcomida administração ultramarina, e que difficil será extirpar de todo, de mãos dadas com o empenho, seu filho es-

purio e indispensavel em tudo, fazem com que nunca se vá buscar o homem competente para um determinado logar e se prefira ceder aos pedidos do influente, e até mesmo inventar logares apropriados ás aptidões, ou antes aos desejos do pretendente.

A nossa ignorancia do que fazem os outros, que nos impede de estudar na alheia experiencia, leva-nos ás vezes a inventar processos novos, aleijados de nascença e nada viaveis, em materia que n'outras partes está aliás perfeitamente conhecida, regulada, e dando saborosos e bem sazonados fructos.

Emquanto vivemos isolados nas nossas provincias ultramarinas, e sem visinhos ao pé da porta, podiamos fazer o que quizessemos, porque o prejuizo era só nosso. Hoje, porém que, além das nossas funcções de vida administrativa interna, temos tambem as de relações com esses visinhos, temos necessariamente de nos guiarmos por outra ordem de principios mais largos e menos exclusivistas.

No periodo mais remoto dos antigos tempos os nossos portos coloniaes eram defezos ao commercio de estrangeiros, havia os pri-

vilegios ou exclusivos esterelisadores, a navegação de cabotagem reservada á bandeira portugueza, e um sem numero de outros vexames que teem ido gradualmente, posto que com reluctancia nossa, desapparecendo da nossa legislação. No periodo seguinte começaram os estranhos a procurar as nossas provincias ultramarinas, ainda não com olhos politicos ambiciosos, mas apenas como mercadores, cubiçosos de aproveitarem as riquezas que nós desprezavamos ou em que não attentavamos.

Foi assim que na provincia de Moçambique se estabeleceram successivamente casas francezas, hollandezas, inglezas e allemãs, que tiraram e continuam a tirar grandes proventos com a permuta de artigos de manufactura europeia pelos generos coloniaes, taes como sementes oleoginosas, borracha, cera, urzella, marfim, etc., ao passo que os nossos pouco ousados negociantes e a sua definhada navegação mercante de vela, affirmava perder sempre nas suas negociações, só uteis aos capitães d'esses navios, e descontinuaram completamente as suas viagens.

É certo que as raças de commerciantes in-

dianos, humildes, laboriosos, sobrios, importando da sua terra todos os parcos artigos do seu consumo, e economisando todos os seus lucros, que avidamente aferrolham e mandam para a India convertidos em libras sterlinas, é certo que essas raças de banianes, bathias e mouros, na sua maioria subditos britanicos, fazem uma terrivel concorrencia ao negociante europeu, que tem necessidade de outro conforto, que tem outros habitos, que se acclima menos facilmente, e que tem, portanto, de ceder o passo ao seu rival. Esse inconveniente, porém, poderia ser corrigido em parte, ou, pelo menos, sensivelmente attenuado, a exemplo do que praticam os liberaes e tão citados inglezes, promulgando-se uma série de providencias restrictivas, como se fez na colonia do Natal, para afugentar essas raças que, ao passo que sugam ao paiz que infestam a sua seiva, nada n'elle deixam que o fertilise, nem mesmo que assignale o vestigio da sua passagem.

Os negociantes portuguezes na provincia de Moçambique são em pequeno numero e não prosperam; os agricultores são ainda menos numerosos; a inicitiva industrial é abso-

lutamente nulla; e a emigração de brancos da metropole para aquellas terras, que n'outros tempos foi feita só com os criminosos que a mãe patria repellia, fez-se ha pouco tempo com levas de vadios que foram morrer de febres ou esgotar a caridade publica, e faz-se actualmente apenas em pequenissima escala, desacompanhada de providencias tutelares e de regimen methodico, ou só com alguns empregados publicos e militares.

Pois não obstante esses tristes indicios de força vital portugueza, a provincia vae prosperando; o commercio alarga-se explorado pelos estrangeiros, e os rendimentos publicos tendem a crescer de dia para dia espantosamente! É que todos esses ramos da actividade humana em sua complexa fórma, estão nas mãos d'esses estrangeiros que a riqueza do paiz attrahiu, que a vastidão d'elle está tentando, e que a nossa proverbial incuria vae decidindo a usurpar-nos.

Continua a provincia a ser nominalmente portugueza, mas os verdadeiros thesouros que do seu seio se desentranham, vão compensar os sacrificios de capitaes estrangeiros. Portugal limita-se a cobrar os impostos que

mal dão para uma deficiente e incompleta protecção. A unica companhia de navegação portugueza que para aquella costa se tem estabelecido, teve de liquidar por falta de commercio para portos nossos, por má administração ou por outras causas, deixando os seus numerosos credores a braços com um deficit consideravel.

No estado em que se acha o nosso paiz e em que se acha a provincia de Moçambique, é inutil — e seria prejudicial aos nossos interesses — pretendermos assumir uma attitude de arrogancia mal entendida, desprezando as lições da experiencia e persistindo em theorias abstractas que não dão senão desastrosos resultados.

Devemos notar ainda que, cada ministro tem a sua maneira de pensar, cada governador pensa apenas, de ordinario, em apagar os vestigios do seu antecessor, a nação nada absolutamente sabe das suas colonias, e não ha finalmente um plano, um desejo definido ou uma mera aspiração que nos sirva de norma: expedientes de occasião, nem sempre opportunos, e nada mais!

* * *

A mais impreterivel necessidade na nossa humilde opinião, na crise actual em que tanto ha ainda a esperar das nossas provincias ultramarinas, seria não pensar mais no passado, cessarmos lamentações inuteis sobre espoliações mais ou menos brutaes, e empregarmos as nossas energias, estimuladas pela adversidade, em regenerarmos com idéas praticas o nosso depauperado organismo e em fazer cousas boas para o desenvolvimento do que ainda nos resta d'esse imperio que foi tão grande, mas que ainda não é pequeno.

Ha problemas de administração ultramarina, que são communs a todos os paizes que possuem esses dominios e que portanto devem merecer attenções identicas de todos elles. Parecia-nos, portanto, que uma conferencia internacional, onde figurassem delegados de Portugal, com representação especial de cada um dos districtos da provincia e das companhias do Nyassa e de Moçambique,— da Inglaterra com delegados das colonias do Cabo, de Natal e da companhia South Africa, do Transwaal, da republica d'Orange e talvez da Allemanha, poderia ser utilissima pela approximação politica em que poria estes paizes,

pelos pequenos attrictos que destruiria com esse contracto, e pelos incalculaveis resultados praticos tangiveis que d'essa discussão brotariam a jorros deslumbrantes.

Essas conferencias poderiam celebrar-se de cinco em cinco annos, ou em periodos menos longos, e deveriam talvez ter logar por escala na capital ou no logar de cada um dos paizes que se designasse para cada uma d'ellas.

Haveria de cada vez algumas sessões, interessantissimas, seriam n'ellas apresentados relatorios por parte de cada paiz sobre os diversos assumptos de interesse geral, discutir-se-hiam esses pontos e cada um procuraria aperfeiçoar, conforme a indole especial do paiz que representasse, e com a lição extrahida da discussão, as linhas geraes e harmonicas para se reger cada assumpto em cada Estado ou colonia.

D'essas auspiciosas relações mutuas nasceria uma fraternidade de grande vantagem, a troca de publicações de folhas officiaes, de trabalhos estatisticos, etc., tendo cada paiz occasião de fazer-se conhecido e de conhecer os outros, etc.

Um dos pontos mais interessantes a estudar, n'este congresso de homens praticos e versados nos assumptos de que iriam tratar, seria a rede de ferro viaria africana. Hoje cada paiz ou colonia faz as linhas que lhe convém, no seu ponto de vista para assim dizer egoista, e para servir os seus unicos interesses.

Segundo o nosso alvitre estudar-se-hia a rede geral já construida por todos esses paizes, as necessidades commerciaes agricolas ou mineiras de cada um, especialmente na parte que dependessem do concurso de outros, e traçar-se-hiam as linhas internacionaes que cada estado ou colonia construiria, mesmo mediante um subsidio dado pela mais interessada áquella que o fosse menos, a exemplo do que entre nós foi praticado com o caminho de ferro de Salamanca.

N'esse mesmo congresso regular-se-hia de uma maneira uniforme, a largura das vias tanto nas linhas grandes internacionaes como nas de serviço local, as questões de tarifas, de regimen administrativo das linhas, e muitas outras com ellas ligadas ou d'ellas dependentes.

O regimen de navegação dos rios tambem deveria merecer attenção geral e ser sujeito a normas precisas e bem definidas. N'esse assumpto porém, é necessario toda a cautella, visto que os rios navegaveis d'aquella parte da Africa veem todos esbocar na costa portugueza; e por isso a sua navegação, posto que interessando a outros, póde mais directamente affectar o nosso modo de ser economico, como no Zambeze está succedendo. Não é todavia impossivel que, em compensação dos prejuizos que isso nos podesse occasionar, nos fossem dadas vantagens equivalentes.

A politica a seguir com os indigenas é dos pontos de mais difficil resolução e que exigem mais sério estudo. Ha potentados independentes de todo, como os de Barotze, o M'Siri e outros; ha potentados só em parte submettidos, como o Gungunhana; e ha tribus completamente sujeitas aos brancos sem intermediarios. Os primeiros só teem com os brancos relações politicas bastante vagas, sujeitas á vigilancia de residentes ou intendentes entre nós, e um secretario dos negocios indigenas nas colonias independentes como são o Cabo da Boa Esperança e Natal.

Entre o regimen despotico e esmagador usado pelos boers do Transwaal para com os pretos, e o nosso que lhes dá toda a prejudicial liberdade de que gosa o branco, deve achar-se, como meio termo, uma formula racional, pratica e utilitaria de pautar este importante ponto de estudo. Os boers, sem todavia tratarem mal o preto no seu serviço domestico, e considerando-o como um animal de trabalho, não lhes admittem velleidades de vida politica em commum, e teem assim destrüido o poderio dos principaes regulos que habitavam no vasto territorio do Transwaal.

Os inglezes, talvez mais praticos e com certeza menos impetuosos, modificam a sua politica e o seu modo de pensar conforme as condições climatericas e de habitabilidade de cada colonia. Assim, ao passo que na colonia do Cabo, propria para o desenvolvimento da raça branca, elles tratam o preto como simples trabalhador, sujeito a leis especiaes, sem fóros de cidadão e sem arbitrio de especie alguma, dão-lhe na colonia de Lagos, cujo clima é mortifero para o branco, todos os fóros e regalias.

A colonia de Lagos, administrada por leis inglezas e offerecendo vasto campo de exploração agricola e commercial á actividade britanica, apresenta-nos uma sociedade de pretos civilisados, que occupam varios cargos da administração, devotados subditos de Sua Graciosa Magestade, e onde o estrangeiro vê com espanto que o branco elevou o preto a uma certa altura, desceu o resto da distancia para lhe dar a mão, fraternisando ambos no interesse mutuo, e dando um admiravel exemplo ás potencias coloniaes.

Na convivencia intima que propomos das colonias e estados sul africanos, seria este um dos mais interessantes problemas de estudo, prenhe de resultados praticos apreciaveis e de grande valor.

* * *

O commercio de polvora e armas nos sertões africanos, que se procurou regular no congresso anti-escravista de Bruxellas, mas que só o foi por um modo um tanto platonico, deve merecer a attenção de todos os Estados e colonias porque são elles, nas diver-

sas localidades, os que melhor conhecem as circumstancias especiaes d'esse commercio. No congresso de Bruxellas, como em todos os que se reunem na Europa, preponderam as ideias abstractas e os politicos das diversas nacionalidades, ficando n'um segundo plano os homens propriamente praticos, e por conseguinte sem terem voz dirigente efficaz e acção deliberativa decisiva.

É necessario não esquecermos que as armas e a polvora não servem unicamente para a guerra entre os homens; servem egualmente para a defeza individual que não póde ser tolhida, e para as caçadas dos elephantes, dos rhinocerontes, girafas, zebras, bufalos, etc., que alimentam o commercio do marfim, abada, couros e outros despojos. A polvora, bem como outros explosivos, são empregados tambem na abertura de vias de communicação, nos caminhos de ferro, na lavra de pedreiras e minas. É portanto sempre difficil discriminar ao certo qual será o seu emprego definitivo, e por isso o seu commercio deve ser cercado de todas as cautellas no interesse de todos.

O regimen pautal é ainda um ponto de

estudo de grande alcance para todos os paizes africanos dominadores, o qual por vezes tem occupado a imaginação dos politicos da Inglaterra e suas colonias do sul. Uma equitativa distribuição de direitos, e a sua proporcional arrecadação por cada paiz, na linha de percurso das diversas mercadorias, ás diversas distancias entre o litoral e os centros do interior, é com certeza um problema complexo e de difficil resolução, mas por isso mesmo, e porque diz respeito a uma das principaes fontes de receita de cada um d'esses paizes, deve merecer-lhe toda a sua sincera e urgente sollicitude.

As linhas telegraphicas terrestres, que formam já uma rede consideravel, que podem ramificar-se muito mais e que tão grandes serviços prestam já, tambem merecem ser incluidas no programma dos trabalhos do nosso projectado congresso. E se a esse ramo de serviço juntarmos o dos correios interiores, por vias terrestres e ordinarias, por caminhos de ferro e por via fluvial, encontraremos um novo assumpto de cogitações e de regularisação de mutuos interesses.

As linhas de navegação, os respectivos

fretes, as condições para attrahir e convidar a emigração na Africa Austral, são outros tantos pontos de attenções especiaes que devem merecer os cuidados do congresso.

Como se vê, a idéa que temos esboçado com a sufficiente nitidez para sermos comprehendidos, representa, quando levada a effeito de um modo intelligente, cauteloso e pratico, uma verdadeira confederação de interesses geraes, sem que comtudo cada um dos Estados e colonias abdicasse um vislumbre sequer da sua autonomia nacional e das suas regalias no que dissesse respeito á sua administração interna e particular. Parece-nos que, por esta fórma acabariam algumas das prejudiciaes rivalidades que hoje agitam entre si alguns d'esses paizes, em luctas muitas vezes estereis e prejudiciaes para construcção de vias ferreas de concorrencia umas ás outras, para açambarcar o commercio sertanejo, para procurarem indispôr as colonias rivaes com potentados dominantes, etc., etc.

Ainda há bem pouco tempo se reuniu no Canadá um congresso d'este genero, mas limitado ás colonias britanicas de todo o mundo, no qual os delegados d'esses muito

afastados e diversos paizes se approximaram e trocaram entre si idéas proveitosissimas ácerca de cabos telegraphicos submarinos, de defeza, de commercio reciproco onde elle fosse possivel, não se esquecendo, acima de tudo, o sentimento unanime, que assim se avigorou brilhantemente, da lealdade ao throno da Rainha. Esse congresso, de que nos não lembra de ter visto na imprensa portugueza qualquer menção, foi um dos factos mais notaveis e significativos da vitalidade e pujança do collossal imperio colonial da Grã-Bretanha!

Gostariamos de vêr que o congresso, que propômos, viesse a realisar-se, e folgariamos muitissimo mais de que elle fosse devido á iniciativa de Portugal e a seu convite. Ahi fica a idéa: utilise-a quem o póde, se o quizer.

*
* *

Temos procurado indicar aqui a largos traços, algumas das causas principaes da decadencia e atraso das nossas colonias, especialmente da provincia de Moçambique, e a antipathia e ciume que essa nossa falta de ini-

ciativa inspirava aos estrangeiros, por não os acompanharmos, na medida dos desejos de elles, com o desenvolvimento e aperfeiçoamento das funcções de relação d'esses nossos territorios com os outros que nos cercam. Procuraremos agora indicar, tambem ao correr da penna, alguns dos pontos concretos especiaes que, na economia interna e economica da provincia de Moçambique, devem merecer especial attenção.

Sendo aquelle grande paiz, de natureza essencialmente agricola, antes de ser mineiro e muito antes de ser ponto para onde se chame uma larga colonisação de brancos, parece que devemos em primeiro logar desenvolver a sua agricultura, e fomentar directa e indirectamente a producção dos seus mais valiosos generos de exportação. E mesmo que elle depois e gradualmente adquira a feição mineira, e que por isso venha a attrahir em larga escala a immigração dos brancos, a agricultura deve preceder essa nova evolução para que, quando venham esses brancos encontrem no paiz, e por preço moderado, os artigos de que precisem para seu sustento e primeiras necessidades.

A primeira cousa que temos que simplificar e tornar accessivel e pratica é a concessão de terrenos. Da fórma como ella se acha estabelecida na nossa complicada legislação, as formalidades são tantas e tão morosas, as difficuldades são de tal ordem, e as despezas inherentes a taes processos são tão grandes, que até hoje, poucos teem conseguido obter definitivamente a posse de um determinado tracto de terreno, e talvez em caso nenhum todas essas complicadas engrenagens administrativas tenham sido rigorosamente seguidas.

E' talvez essa a principal causa que tem impedido a fundação de grandes fazendas agricolas, as quaes em um pequeno numero de annos produziriam espantosamente e animariam muitissimo as alfandegas da costa, o trafego commercial e a navegação dos portos.

No relatorio que um dos commissarios regios mandados a Moçambique escreveu sobre aquella provincia, está este assumpto proficientemente tratado; e estão alguns frisantes exemplos tão bem representados, que dispensam quaesquer novos commentarios. Affrontado por tão prohibitivas restricções, ninguem se atreve a requerer uma concessão de terre-

no, e muito menos a esperar que lh'a tornem effectiva. Antes d'isso tem o requerente morrido de febres, ou pelo menos esgotado o seu magro capital e a sua paciencia.

Em contraposição com isto, os inglezes da região do Nyassa, sob a administração de Johnston, facultam as concessões de terreno para agricultura, principalmente do café, em larga escala, por processos summarios e de grande simplicidade. E' por isso que, ao passo que de producção da nossa provincia quasi se não exporta o café, não obstante elle existir até no estado silvestre em muitos pontos do districto de Inhambane e da Zambezia, os inglezes mandam já aos portos de Quelimane e Chinde enormes quantidades d'elle, produzidas nos arredores de Blantyr e de Zomba, no alto Chire e no Nyassa. Os irmãos Buchannan e outros agricultores teem já n'aquella região alguns milhões de pés de café.

E note-se, que na opinião dos apreciadores, o café de Moçambique é reputado excellente, sendo o de Inhambane considerado por alguns superior ao de Moka. Pois apezar d'isso, no triennio de 1884 a 1886, unico periodo de que ha estatisticas impressas, sahiram pe-

los portos todos da provincia apenas 3:296 kilos de café!

Em assumptos coloniaes e em muitos outros, não tenhamos pejo de o reconhecer, os inglezes podem ser apontados como bons mestres e seguidos como exemplos praticos. Na colonia de Lagos, na costa occidental da Africa, cujos terrenos foram reconhecidos como aptos para a producção do café, fundaram elles ha pouco um jardim botanico, onde, ao passo que se procura estudar as plantas uteis que melhor podem ser acclimadas no paiz, se trata ao mesmo tempo de as divulgar por preços modicos, incitando assim os agricultores a que as cultivem em grandes quantidades.

Quanto ao café, fazem o seguinte: Preparam grandes viveiros d'elle, e quando a planta está já viavel e em condições de ser transplantada, mettem cada uma em um tubo de bambu grosso, que serve de vaso, e vendem cada individuo novo, com o respectivo bambu prompto a metter na terra, por um penny. Cada planta de café tem já assim 25 centimetros de altura, e está em perfeitas condições, de não estranhar a mudança de meio, mesmo porque tal mudança realmente se não dá, pois

a planta vae para a terra, no seu logar definitivo, com o respectivo bambu, que em nada estorva o seu desenvolvimento futuro.

A administração da colonia não cura de saber se ganha immediatamente n'esta venda: olha mais longe, e prefere ver os seus esforços recompensados em um futuro não distante, com a larga exportação de café que este simples e pratico processo ha de determinar.

Parece-nos, pois, que, se o governo da provincia de Moçambique creasse modestos jardins botanicos de acclimação e experiencia, como o de Lagos, em Inhambane, em Sena e outros pontos, poderia desde já, e com uma modica despeza, estimular consideravelmente a cultura e exportação d'elle e de outras muitas plantas uteis

Obtidos os terrenos com facilidade, e obtida a planta pelo meio que acabamos de apontar, não temos a minima duvida de que a esses pontos da provincia seriam attrahidos muitos pequenos capitalistas nossos, que não sabem em que empregar as suas economias e as suas actividades, e que assim veriam em

poucos annos remuneradas e recompensadas fartamente umas e outras.

Outro meio facil e pouco dispendioso, para incitar esses agricultores a aperfeiçoarem os processos de cultura e os generos produzidos, seria o de exposições annuaes nos logares que fossem reputados mais centraes e accessiveis ao publico forasteiro, e onde todos os productos da provincia, convenientemente catalogados, fossem apresentados. Um jury especial faria a classificação d'elles, sendo os melhores productores recompensados com premios de diversa natureza, e até mesmo com a nova ordem do Merito Agricola, mediante proposta do governador geral.

Parece-nos, salvo melhor opinião, que Lourenço Marques, a Beira, e mesmo Quelimane, seriam naturalmente indicados, muito melhor talvez do que Moçambique, para sédes de exposições permanentes d'esta ordem. Os productos da provincia, nos tres reinos da natureza, vistosamente expostos e acompanhados de um catalogo intelligente e methodicamente organisado, escripto em portuguez e inglez, seriam um dos grandes attractivos de cada uma d'essas localidades, e o

ponto de visita obrigatoria de toda a grande população que passa em transito por aquelles pontos, e que assim formaria, em um simples relance, uma opinião muito approximada das riquezas e dos recursos do paiz.

Esses catalogos, que seriam reeditados em periodos não longos, de dois em dois annos por exemplo, não só pela grande extracção que certamente teriam, como tambem pelas successivas correcções de que iriam a pouco e pouco carecendo,—deveriam conter todos os dados estatisticos possiveis a respeito de cada objecto, ou pelo menos aquelles que fossem compativeis com a indole do livro, taes como logar ou logares de producção, meios de conducção para os portos do embarque, quantidades exportadas no ultimo anno, preços do mercado, etc., etc.

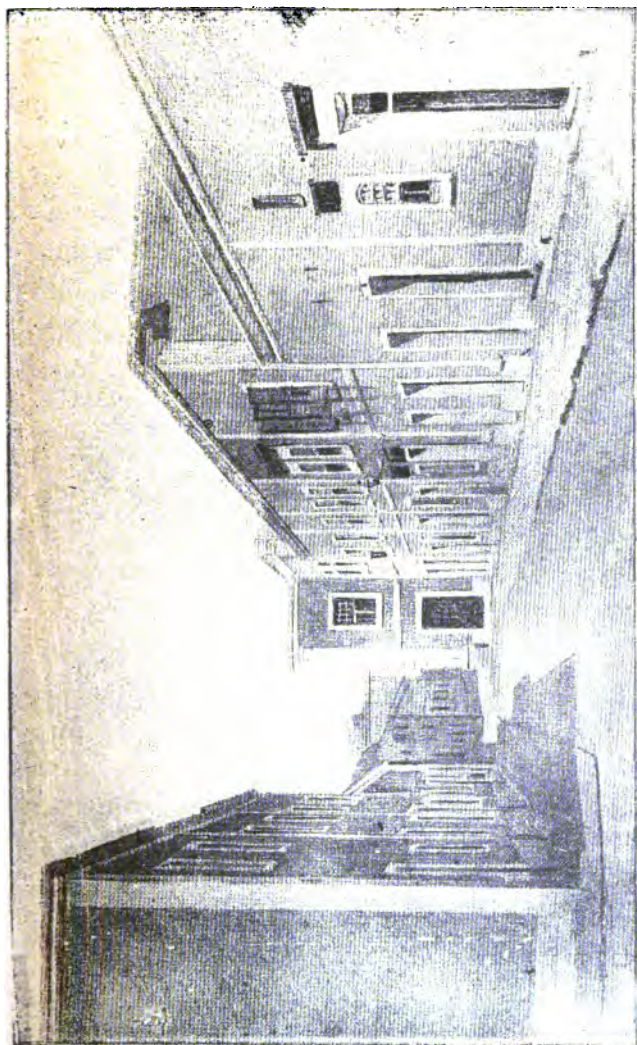
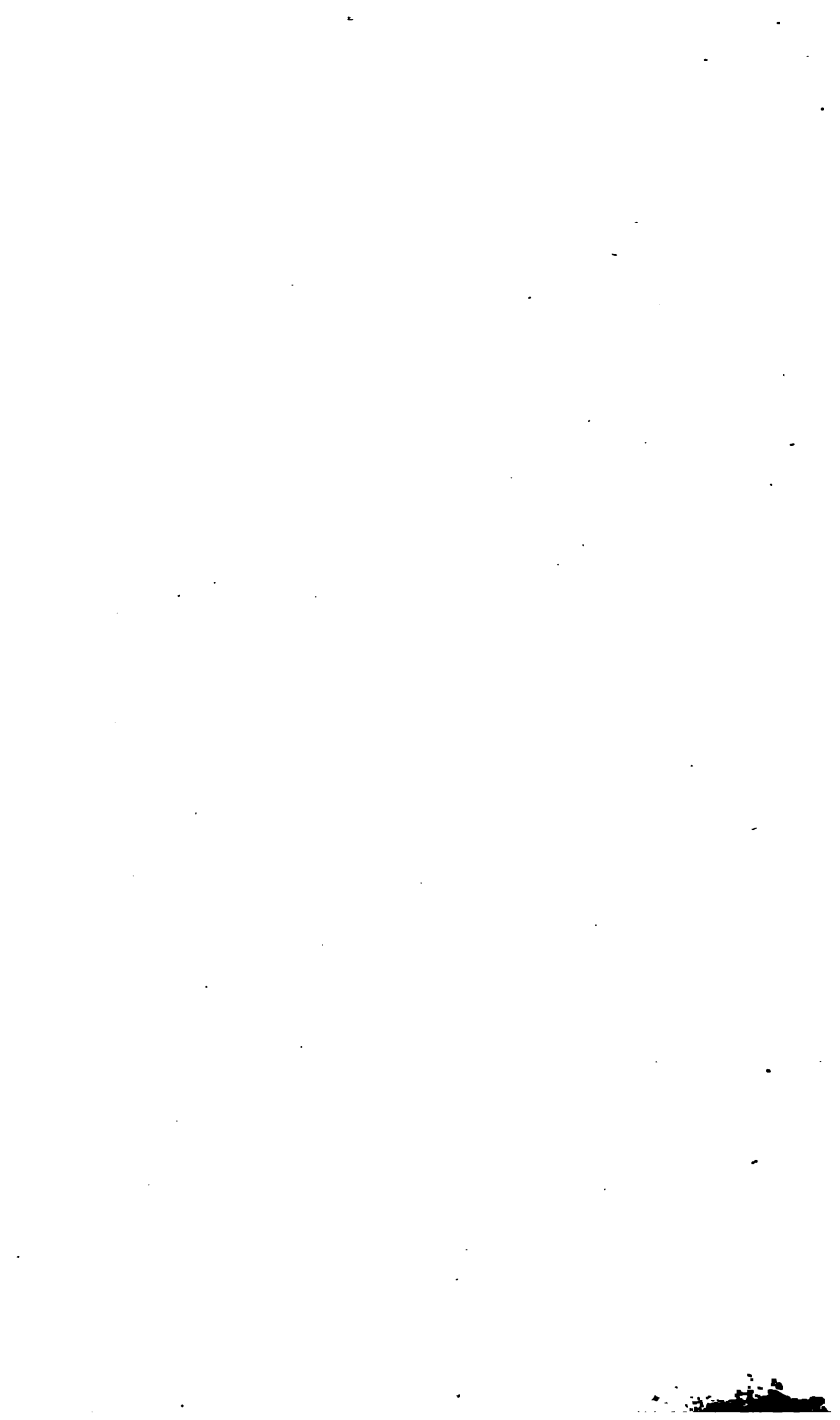
Estas exposições, que não exigiriam grandes despezas de installação nem de conservação, mas que apenas necessitariam uma direcção utilitaria e pratica, produziriam por si sós um espantoso beneficio á civilisação da provincia, e seriam o mais pratico arauto das suas excellencias e riquezas, que mal começam

agora a ser descobertas e postas gradualmente em evidencia.

*
* *

A força armada da provincia de Moçambique, tanto para o serviço de policia propriamente dito, como para o de guerra, onde quer que a ordem seja alterada, é um ramo de serviço que ha muitos annos preoccupa os governantes de lá e de cá, e que não foi ainda resolvido satisfactoriamente.

Não somos de opinião que a guarnição da provincia seja constituida por tropas indigenas unicamente, mas muito menos queremos que os corpos do exercito do reino vão como caso excepcional, acudir em um dado momento, como o actual, por exemplo, a uma crise imprevista, que venha a rebentar, e sobretudo levando vantagens pecuniarias tão elevadas.

Actualmente ha officiaes do exercito em Lourenço Marques, de egual patente, com vencimentos muito diversos, o que dá logar a um justificado ciume: os da provincia, com o soldo simples; os do corpo policial, com vantagens especiaes; e, finalmente, os dos

UMA RUA DE MOÇAMBIQUE

corpos expedicionarios com vantagens maiores ainda.

Além d'isso um corpo numeroso, que chega repentinamente a uma terra insalubre, na estação das chuvas, onde não encontra quarteis, e o conforto de que todo o europeu carece no primeiro periodo da installação, e que tem immediatamente de entrar em campanha, ha de fatalmente padecer, e padecer muito.

As forças de tropas indigenas locaes, são imprescindiveis e prestam serviços valiosos, que nunca os europeus prestarão; estes, porém, pela grande influencia moral que a sua simples presença exerce, são de uma importante coadjuvação para se manterem em respeito as populações sertanejas insubmissas e atrevidas.

Crêmos, portanto, que devemos continuar a ter corpos de pretos com officiaes e sargentos europeus ou indianos, bem escolhidos e que mereçam absoluta confiança. É, comtudo, necessario que, em um logar central, exista um deposito permanente de tropa européa, em estado de acudir promptamente a qualquer necessidade.

E hoje, que a região de Manica vae ficar muito accessivel, pela construcção do caminho de ferro que a liga a um bom porto, e que essa localidade gosa da fama de muito saudavel, poderiamos alli construir um aquartelamento grande, com todas as commodidades, e que servisse ao mesmo tempo de deposito de tropas e de sanatorium para o resto do funccionalismo da provincia.

A escolha de Manica é tambem vantajosa, por ser proximo da fronteira britanica, na região mineira, que ha de attrahir grande quantidade de brancos, e onde portanto, é por todos os motivos necessario que haja bons elementos de força, que façam respeitar o nosso dominio e manter a ordem.

Nos seus ocios poderiam esses soldados fazer alguma cultura, por conta propria ou para beneficio commum, e assim não adquiririam os vicios, que são filhos da ociosidade, e davam emprego util á sua actividade. Uma colonia militar agricola, estudada sobre estas bases daria, a nosso vêr, bons resultados praticos.

Quer-nos parecer que, com as grossas sommas que actualmente se dispendem com

a remessa de tropas européas não acclimadas, e com a que se gasta annualmente em passagens de empregados doentes em caminho da Europa, se poderia construir, e pagar em pouco tempo, um excellente aquartelamento e sanatorium em Manica. Não queremos uma edificação sumptuosa, como é a do aquartelamento de Welington em Jakatalla, na cordilheira dos Neilgheries ao centro da India ingleza; mas contentamo-nos com edificios modernos, hygienicos, com armação de ferro vinda da Europa e tijollo e telha feitos na localidade: edificios modestos, mas com todas as condições necessarias aos fins indicados e ainda aos de garantirem a sua propria defeza.

Quanto á unificação dos exercitos da metropole e do ultramar, é problema tão complexo, que nos parece uma utopia. Haja em Manica o nucleo de forças européas como acabamos de o indicar rapidamente, mas vão em periodos regulares e por escala, e haja sobretudo muito cuidado na escolha individual de todas as praças, indo só aquellas que tiverem condições physicas apropriadas, para que não augmentemos desnecessariamente a per-

centagem dos mortos. Ha organisações que são completamente refractarias a qualquer tentativa de acclimação mesmo em Manica.

A proposito de força armada e da necessidade de nos fazermos respeitar, occorre logo ao espirito o nome do grande potentado Gungunhana, de quem se falla ha dez annos, que nos tem dado já bastantes desgostos e que Deus sabe quantos mais nos dará ainda.

O Gungunhana tem um grande poder, não ha duvida; mas o que o torna muito maior ainda é a consciencia que temos tido da nossa fraqueza, e a hesitação em empregarmos, para o subjugar, meios decisivos. Na nossa opinião foi um grande erro auctorisar a mudança da residencia d'elle do Mussurise para o Bilene. Na primitiva povoação, no alto Save, achava-se elle muito mais proximo da fronteira actual dos territorios portuguezes, e por conseguinte com mais restrictas faculdades de expansão do seu dominio. No Bilene, pelo contrario, está elle em um centro importante de commercio, que elle explora entre tribus de landins facilmente assimilaveis aos principios que elle professa e de que dá

exemplo, de altivez de raça e de nenhuma submissão á nossa auctoridade.

Além de que, a grande emigração d'aquella horda de vatuas atravez do paiz, por meio de populações laboriosas e socegadas, e de campos cheios de cultura, foi uma verdadeira devastação de que nem sequer se faz uma ideia approximada. Basta dizer que qualquer força de pretos em marcha, principalmente levando comsigo toda a sua familia, como no caso presente, não leva mantimentos nem quaesquer outros artigos de abrigo e de viagem, e vae, portanto, descançando nas povoações que encontra, explorando-as e assolando-as até á miseria. E se estas deslocações em massa são sempre feitas n'essas condições, quando se trata de uma raça superior e nobre, como são os vatuas, tornam-se um verdadeiro flagello para os povos autochtonos: são peiores que as pragas dos gafanhotos.

Ao principio exultámos com a vassalagem prestada pelo chefe vatua, e ficamos satisfeitos de ver que elle içava na sua povoação a bandeira portugueza, obrigando tambem a içal-a nas suas todos os regulos menores que a elle obedeciam. E por este principio es-

timámos nós que o Gungunhana fosse avassallando os chefes que eram mais ou menos independentes até ali, porque, desde que fôram conquistados pelo vatua, passaram a arvorar a bandeira de Portugal. E' necessario dizer-se, porém, que, ao passo que elle assim conquistou regulos que nos não obedeciam, que assim ficaram theoricamente (apenas pela bandeira) subditos da corôa, conquistou egualmente varios outros que tinham já essa mesma bandeira, com a differença porém, de que pagavam tributo aos cofres do districto de Inhambane, e agora pagam-o *só* e *unicamente* ao seu novo senhor Gungunhana vassallo platonico de Portugal !

A influencia do Gungunhana tem ido alastrando como uma mancha de azeite ou como um cancro inexoravel, e ha de dilatar-se e robustecer-se mais, se a deixarmos desassombrada e livre de peias nos seus perniciosos movimentos. E' preciso dizer-se a verdade ao paiz, e nós estamos persuadidos de que sobre este assumpto esta é a verdade.

Não temos elementos para comparar entre si o poder do Lo Bengula, rei do Matabeles, com o do Gungunhana, regulo de Ga-

za. Suppomos, porém, que deviam ser approximadamente equivalentes. E se a companhia South Africa poude quebrar completamente o poder tradicional do successor de Muzilikatze, em uma modesta campanha emprehendida ha um anno, apenas com os recursos locaes e sob a direcção do habil dr. Jameson, administrador de Mashona, devemos convencer-nos de que nós, com os recursos da provincia e da metropole, e com algum sacrificio, baseado em um plano bem estudado, podemos tambem avassallar de facto o Gungunhana ou quebrar o seu arrogante poder. Teria isso sido menos difficil ha alguns annos, como alguem o propoz de Moçambique, mas temos a convicção de que não será ainda hoje empreza superior ás forças de Portugal.

Queira-se, pois, por uma vez, reduzir o Gungunhana ás proporções politicas de que elle nunca deveria ter sahido, policie-se o vasto paiz que elle habita, lance-se sobre aquelles povos o usual imposto de palhota, que é em si bem inferior ás extorsões de toda a especie que lhes são feitas ás mãos do actual potentado, e veremos como os rendimentos do paiz indemnisarão rapidamente Portugal

do sacrificio que tiver feito, elevando o seu prestigio politico perante os estrangeiros que hoje nos escarnecem.

*
* *

Ha alguns annos que certas pessoas, pensam nas vantagens da remoção da capital da provincia de Moçambique para Lourenço Marques. Ultimamente ainda, alludindo á necessidade da actual crise que determinou a ida do governador geral da provincia para aquella localidade, tem-se de novo fallado na conveniencia da transferencia da capital. Parece-nos, porém, que tal alvitre não tem razão de ser, por varias substanciaes razões, das quaes exporemos succintamente algumas.

Se o governador geral da provincia viesse fixar-se definitivamente em Lourenço Marques, é claro que seria elle egualmente governador do districto, como o é no de Moçambique. N'essa hypothese, tendo elle que pensar dia e noite em todas as muitas questões especialissimas do districto, na sua complicada politica indigena, e nas suas constantes relações com as colonias inglezas do sul e com

as republicas neo-hollandezas do interior, não poderia sobrar-lhe tempo para pensar nos districtos de Inhambane, de Sofala e Manica (muito embora nas mãos da Companhia de Moçambique), da Zambezia, de Moçambique, de Cabo Delgado, etc.

Além d'isso, havendo hoje em Lourenço Marques uma direcção d'obras publicas, uma junta consultiva, mais numerosa do que o conselho do governo da capital, um conselho administrativo para a resolução superior dos negocios municipaes, uma junta de saude, uma capitania do porto, uma administração do concelho, um chefe militar das terras, que é ou deve ser o intermediario do governador nas suas relações com os regulos da Corôa, e tendo portanto o governador muito mais facilidades de administração, e bons elementos, do que tinha ha alguns annos, é justamente quando menos preciso se torna que o governador geral da provincia vá fixar-se definitiva e permanentemente em Lourenço Marques.

Encarando o assumpto ainda sobre outro aspecto, caso fôsse necessario transferir a capital da provincia, que em Moçambique não

está central, não é certamente collocando-a em Lourenço Marques, isto é, muito mais no extremo opposto d'aquelle extenso litoral, que o mal da descentralisação se remediava.

E depois, sendo o districto de Moçambique — pela propria natureza insular da sua capital, — um d'aquelles onde menos radicado está o nosso dominio, e onde portanto mais ha a fazer n'este sentido, não é tirando-lhe d'alli a grande auctoridade do governador geral, e substituindo-a pela de um simples governador subalterno, que as cousas hão de naturalmente melhorar.

Lourenço Marques é o districto mais insignificante de toda a provincia pelo que respeita á sua área, á sua agricultura e ás suas industrias. Tem apenas a importancia que lhe dá, por mero reflexo, o ser o porto natural do Transwaal, o ter condições orographicas faceis que permittiram a construcção de um caminho de ferro de penetração, de grande valor politico e commercial, e o possuir um porto excellente, e com o qual nunca ha de poder hombrear o de Natal, embora tenham os inglezes com elle gasto alguns centos de milhares de libras.—Essa importancia de Lou-

renço Marques é com effeito muito grande, mas não é por si só sufficiente para que a ella se sacrifique a de todos os outros districtos da grande provincia.

Considerando ainda esta idéa sob outro ponto de vista, ninguem negará que a auctoridade superior da provincia deve estar em contacto com o commando da divisão naval, por causa do auxilio que ella tem naturalmente de lhe prestar em muitas circumstancias. E o commando da divisão, não poderia, sem grande transtorno, deslocar-se de Moçambique para Lourenço Marques. — Com effeito, é em Moçambique ou no Mocambo, que elle está mais central com relação aos portos de Tungue, Matibana, Infusse, Moginquale, Kinga, Kivolane, Tejungo e Mazemba, onde ha principalmente necessidade de apparecerem navios com frequencia, e de alguns dos quaes se fazem ainda para Madagascar uns restos de trafego de escravos em pangaios.

Na nossa opinião, o que ha a fazer sem mais demoras, como já tivemos occasião de o dizer em outro escripto, é o seguinte: reunir os districtos de Lourenço Marques e Inhambane em um só todo, formando uma pequena

provincia, e dar a esse todo completa independencia administrativa com relação a Moçambique. Depois nomear para governador da nova provincia um homem de primeira ordem, conhecedor do paiz e n'elle conhecido, um nome respeitado nas colonias inglezas do Sul d'Africa e no Transwaal, que possa por seus proprios olhos lêr os jornaes estrangeiros d'aquelles paizes e saber o que n'elles se passa, etc., etc.

A nova provincia, ou antes os dois districtos que viriam a compôl-a, teem muita analogia entre si sob muitos pontos de vista, e possuem já bastantes receitas, as quaes, quando intelligentemente e de perto vigiadas produziriam muito mais. Pela pequena distancia que separa os dois portos, o governador da provincia poderia muito a miudo visitar o districto de Inhambane, e conservar sempre, sob sua benefica e harmonica influencia as duas partes d'este todo, as quaes marchariam a par no seu desenvolvimento e debaixo da acção de identicas providencias.

Exposta assim em duas palavras a nossa idéa, não entraremos na minuciosidade dos seus pormenores. A força armada, o quadro

de saude, o ecclesiastico, etc., continuariam talvez ainda, pelo menos por algum tempo, ligados aos da provincia de Moçambique, sujeitando-os comtudo a regras bem precisas e claras, que não deixassem logar ao arbitrio e a rivalidades prejudiciaes de visinhança que porventura viessem a suscitar-se. Quanto ao serviço da divisão naval, seria desempenhado nas duas provincias, como na costa occidental succede com as provincias de Angola e de S. Thomé.

Remataremos assim, por emquanto, as observações que entendemos dever fazer sobre palpitantes questões de interesse colonial, e muito especialmente sobre a provincia de Moçambique, que tão digna é de attenções, que tão necessitada d'ellas foi sempre, e que no momento actual da crise gravissima que está atravessando, mais urgentemente reclama desvelos opportunos, energicos e efficazes.

AUGUSTO DE CASTILHO.

AS TERRAS DA COROA

POR

ALFREDO FERREIRA D'ANDRADE

CAPITÃO DE ENGENHERIA,
ENGENHEIRO DE MINAS, PROFESSOR DA ESCOLA DO EXERCITO,
ANTIGO GOVERNADOR DE LOURENÇO MARQUES, ETC.

AS TERRAS DA COROA

PARA tornar efficaz a occupação militar das terras da Corôa, temos em Lourenço Marques o commando militar das terras da Corôa, os commandos militares dependentes d'este e os residentes ou intendentes.

O commandante militar actual, (1891) das terras, tenente coronel Francisco Serra, é bem conhecido entre os cafres, sobre os quaes exerce uma grande influencia pessoal; além de mais de 30 annos de serviço aqui, conhece admiravelmente a lingua e os costumes do paiz.

Os commandos militares secundarios são

dados a officiaes vindos do reino e saidos geralmente das fileiras, mal pagos e sem razão alguma que os recommende para aquelle logar. A's suas ordens teem alguns soldados pretos e cypaes, que, estando isolados, para pouco servem, mas que entretanto se habituam, pelo facto de ser soldados, a exercer o papel de tyrannetes nas povoações por onde passam, roubando o que podem.

Com esta organisação, se o commandante das terras tem sob os cafres alguma influencia, é ella sobretudo pessoal; quanto aos commandantes militares limitam-se a estar mettidos n'uma palhota, onde o seu maior desejo é que os cafres os não venham incommodar, e isto quando não estão, o que tambem muitas vezes succede, na séde do districto. Assim a organisação das terras, não só não assegura o nosso dominio sobre ellas, mas está longe de prestar os serviços que d'ella se poderiam esperar.

No Transwaal, o commissario de nativos tem ás suas ordens 22 policias a cavallo, brancos ou mulatos e trinta pretos. São todos paisanos, armados de Martini Henry e bem conhecedores da vida do matto.

O *corpo* de policia do Natal, conhecido pelo *Natal Mounted Police*, compõe-se actualmente de nove officiaes e 220 homens, distribuidos por 24 postos, não só nas povoações, como na fronteira. O preço de cada homem é elevado, custando annualmente perto de 150 libras; mas a efficacia d'este corpo de policia é incontestavel, e tem-se distinguido sempre que teem sido precisos os seus serviços.

Os officiaes são pagos annualmente e da seguinte maneira:

1 commandante, 550 libras.

2 inspectores, entre 350 e 400 libras.

4 sub-inspectores, entre 250 e 300 libras.

1 sub-inspector ajudante, entre 250 e 300 libras.

1 pagador quartel-mestre, entre 250 e 300 libras.

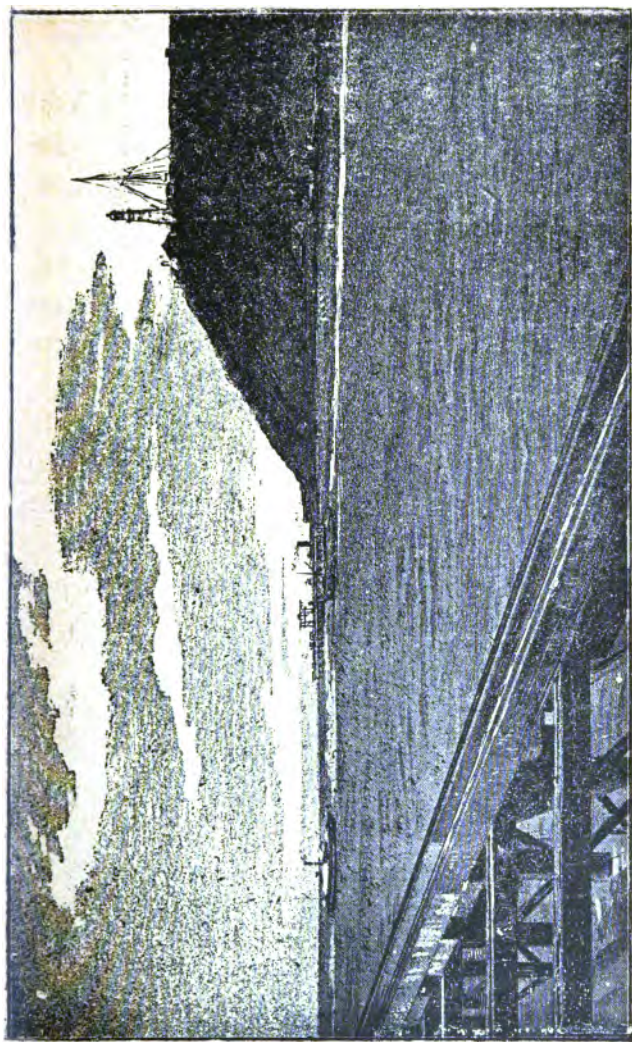
Os sargentos são pagos entre 9 e 10 shellings por dia, os cabos, 8 shellings, e os simples soldados, entre 6 e 7 shellings.

Na Bechuanaland a policia compõe-se de 400 homens com 355 cavallos, organisada d'um modo analogo, e no Protectorado a policia é de 336 homens.

São poucos portanto em cada ponto, mas prestam bons serviços. Em Natal e nas colonias inglezas preferem pouca gente mas bem paga aos inuteis de toda a especie, que só quando engeitados de toda a parte se resolvem vir para as colonias, e no fim de contas chegam muitas vezes a ser tão bem pagos como se fossem bons.

Com a policia a cavallo ingleza, os nativos sentem-se realmente debaixo d'uma mão poderosa. Quando commettido um crime qualquer, ella lá vae prender o criminoso; se um chefe se revolta sabe que em poucas horas tem sobre si a policia; e d'este modo os cafres estão completamente sujeitos.

Se entre nós, e com um commandante das terras como o é, actualmente, o tenente coronel Francisco Serra, mais do que ninguem proprio para aquelle logar, não só pelo seu conhecimento da vida, costumes e linguagem vatua, mas ainda por mais de 35 annos de constantes serviços, pouco se obtem dos regulos das terras, é que o systema usado precisa de modificações profundas.

Reunidas as despezas feitas com a policia branca de Lourenço Marques, com as dos

ENTRADA DO PORTO DE DURBAN, NATAL

commandos militares e seus annexos, e dos soldados pretos do districto, attingiremos uma somma respeitavel; e, todavia, na realidade, nada ou quasi se obtem de semelhante no Transwaal e colonias inglezas pela organisação n'ellas adoptadas.

Em primeiro logar não vemos necessidade alguma de que as terras estejam submettidas a individuos militares, os menos proprios, em geral, para isso. Escolhido o commandante das terras, dever-se-ia dar-lhe a faculdade de escolher para seus ajudantes os individuos que entendesse, ficando a nomeação dependente da confirmação do governador do districto. Em compensação seria o responsavel pelos disturbios e pelo pagamento dos impostos dos cafres, e as terras seriam annualmente visitadas por um delegado do governador do districto; este poderia punir o chefe das terras com suspensão de exercicio, quando assim o entendesse, com recurso para o governador da provincia.

Os ajudantes do chefe das terras seriam os commandantes dos postos do interior, e deveriam satisfazer aos encargos seguintes:

1.º *Manter a nossa influencia no interior.* Para

esse fim deveriam ter uma acção efficaz sobre os regulos e mais cafres, punindo-os com multas ou castigos quando em falta, sem outro julgamento que o do chefe do posto, quando o castigo a applicar não excedesse o que se entender bastante, ou mandando-os para juizo quando a falta exceder certos limites a marcar.

Obrigaria além d'isso os regulos a fornecer ao governo, quando isso fosse necessario, trabalhadores pagos, mas de modo que em Lourenço Marques se podessem regular os preços do trabalho ou os salarios dos cafres, que actualmente chegam a attingir sommas fabulosas. Esses trabalhadores receberiam o seu pagamento do commandante do posto, para evitar o voltarem sem dinheiro para os seus *kraals*.

O commandante do posto deveria fazer amiudados percursos dentro da area a seu cargo, impedindo os roubos, tomando conta das queixas dos cafres, etc. Bastaria o conhecimento para os pretos de que junto d'elles estava quem os vigiasse e quem podia fazer manter pela força as nossas determinações,

para que elles se conservassem obedientes e socegados.

Quando por pequenas faltas, poderiam os pretos ser catisgados com trabalhos forçados ou multas equivalentes, empregando esse trabalho na conservação ou melhoramentos na sêde do posto de policia e plantações d'uma certa area em redor d'elles, ou ainda ser fornecidos, mediante pagamento para o estado, aos individuos que certamente o estabelecimento do posto attrairia a virem estabelecer-se em redor d'elle.

Poderiam ainda ser installados junto do posto portuguez, os professores primarios que se mandam para as colonias, devendo porém exigir-se a estes que soubessem ao menos ler e escrever bem, o que não succede com a maioria dos que conhecemos aqui — que só compensam a sua completa ignorancia pelo facto de raras vezes irem occupar o posto para que foram nomeados.

2.º *Receber o imposto de palhota, fiscalisar as licenças dos negociantes do interior e ter em dia o resenceamento da população, na area sobre a qual superentendem.*

Ainda ha pouco, e não sabemos se ainda

hoje n'alguns pontos da provincia, os cobradores do imposto de palhota arrecadavam em proveito proprio a maior parte do rendimento do referido imposto, por isso que não havia, pela maneira como era feito, fiscalisação alguma. Não havendo recenseamento, nem mesmo approximativo, os cobradores, se ha 6:000 palhotas, declaram 3:000, cobram sobre essa cobrança os tanto por cento que lhe eram dados e arrecadavam sem maior cerimonia as restantes.

Com os postos que indicamos, o recenseamento podia ser bastante exacto, e os cafres seriam intimados a vir pagar ao posto, aos que o não fizessem poderiam ser cobrados a mais uns tantos por cento; o cafre receberia um recibo cujo talão ficaria na posse do cobrador e com esses talões, em qualquer visita feita ás terras, se poderia verificar se o imposto fôra bem cobrado, verificando ao mesmo tempo se todos tinham pago.

Não pagando em dinheiro ou generos, poderiam ainda os cafres pagar em trabalho, enviando-se com guia ás obras publicas do districto.

Além d'isto ainda os postos interiores po-

deriam fiscalisar se os commerciantes do interior se achavam munidos das respectivas licenças e poderiam evitar, em parte, o contrabando, sempre grande no districto. Em quanto esteve prohibido o despacho e venda de polvora e armas para o interior não faltaram lá esses generos. O mesmo succede hoje com o alcool.

Nas suas viagens no seu territorio, deveria o chefe do posto, lançar n'uma carta das terras da corôa, que lhe seria dada tão exacta quanto possivel, o seu itinerario, marcando as povoações, rios etc., que encontrasse no seu caminho, o que seria de grande vantagem para as cartas a fazer do districto.

3.º—*Permittir o livre commercio do interior, libertando os negociantes das imposições dos regulos.*

Hoje os baneanes que se encontram no interior, pagam, alguns, as licenças que a camara municipal de Lourenço Marques lhes exige, ou o governo, mas sem que em troca d'esse pagamento recebam qualquer protecção da parte d'aquelles a quem pagam.

Desde que os postos no interior se estabelecessem, com vias de eommunicação rasoaveis; viriam certamente estabelecer-se jun-

to d'elles negociantes, que dariam decerto mais vantagens á provincia; isto é, europeus ou melhor, não asiaticos.

4.º—*Resolver as questões entre os regulos com recurso para os chefes das terras, deixando entretanto aos regulos o resolver as questões entre os seus, intervindo somente em casos graves.*

Muito resumidamente expomos esta questão que já sae um pouco fóra dos limites d'este relatorio, entretanto parece-nos que seria sobre estas bases que deveria ser elaborado um regulamento para as terras da corôa, semelhante ao que rege os cafres do Natal.

Os postos deveriam ser sufficientemente fortes para, em caso de guerra, poderem servir de ponto de reunião seguros para os cafres que se nos conservassem fieis, e além d'isso para o seu conjuncto nos fornecer uma base solida de operações.

Para isto não seria necessario mais do que fortificar convenientemente os quarteis da policia, que não exigiriam grande despeza. Feito o quartel, que deveria ser confortavel para evitar quanto possivel as doenças, deveria elle ser fortificado e, como o fazem geralmente

os pretos na Zambezia, circumdado por uma aringa.

A fortificação do quartel bastaria ser perfeitamente rudimentar: qualquer parapeito ou estacada serviria, devendo porém ser artilhado com uma metralhadora, atirando em todas as direcções.

As palhotas no interior da aringa, para os pretos da policia e suas familias, deveriam ficar encostados aos muros d'esta, para que sendo incendiadas, não communicassem o fogo ao quartel. O traçado da estacada da aringa deveria ser disposto de modo a que as suas differentes faces fossem flanqueadas.

Uma estrada de 6 metros de largo, cortada no matto, deveria reunir entre si todos os postos portuguezes no interior.

Para collocar livre de qualquer ataque ou para reprimir qualquer rebellião nas terras da corôa, parece-nos bastante o estabelecimento de tres postos.

1.º Um nas terras do Maticuane, nas collinas que se encontram perto da povoação d'este regulo.

2.º Um no planalto do Mafabase.

3.º Um em Alimaline, um pouco ao norte,

entre o commando de Alimaline e Chichongo.

Como vias de communicação teriamos:

Para o Maticuane, uma estrada, a construir, partindo do Incomati, na estação do caminho de ferro d'este nome.

Para o Mafabase, uma estrada a construir, desde Movene. O rio Incomati é navegavel até lá só para barcos especiaes.

Para Alimaline uma estrada partindo d'um ponto a escolher no Incomati, e que seria posto em communicacão com Lourenço Marques, pelo rio.

Além d'estas estradas, uma outra deveria ser aberta do Maticuane ao Mafabase e d'esta para o Biléne.

Assim e com uma ou duas lanchas a vapor com pequeno tirante de agua, 25 a 30 cm. e convenientemente artilhadas, tinhamos seguro o rio da Xefina até ao Mafabase, e portanto os transportes, justamente na região mais exposta aos ataques da gente do Biléne unico inimigo serio que temos ao sul do Zambeze.

Do Mabafase á fronteira, teriamos facilidade de occorrer rapidamente a qualquer ponto ameaçado, com artilheria e cavallaria, que pela

sua simples presença bastariam para fazer fugir os pretos.

Teriam ainda estas installções a vantagem de poder servir para encurralar o Gungunhana no Biléne; e se podessemos estabelecer escaleres armados ou mesmo navios de pequena lotação no Limpopo, (navegavel para barcos de 1^m a $1^m,5$ de tirante de agua até ao rio dos Elephantes) e construir alguns postos no interior de Inhambane, em Masibi, Mabanine e Chicualla Cualla, por exemplo—obrigando o Gungunhana a permanecer por algum tempo n'aquella região desprovida de tudo, de agua e comida, facilmente conseguiriamos dominar esse *soi disant* potentado vatua.

Voltando, porém, a Lourenço Marques, não é ali necessario dispôr de grandes forças para manter o nosso predominio nas terras. Occupados os postos que indicámos e aproveitando a indole guerreira do preto d'ali, é facil batel-os em detalhe, regosijando-se sempre uns com a derrota dos outros.

Aos postos da policia deveria competir a organisação, sob o ponto de vista militar, dos pretos, dando aos regulos instrucções para arregimentarem os seus, o que elles já fazem

hoje, devendo reunil-os annualmente. Na occasião da reunião annual poderiam ser dados aos regulos alguns presentes.

Em caso de guerra, a gente de Lourenço Marques, com um chefe que os obrigasse á unidade de acção; seria sufficiente para qualquer eventualidade no interior, contra pretos evidentemente, sobretudo sendo acompanhada de alguma força regular e artilheria.

*
* *

O corpo de policia de Lourenço Marques poderia ser composto de 150 homens de cavallaria e de 100 cavallos.

D'estes ficariam em Lourenço Marques:

Para policia da cidade, 80 homens e 40 cavallos.

Em Aguana, 25 homens e 20 cavallos.

Em Mafabase, 5 homens e 5 cavallos.

Em Maticuane, 5 homens e 5 cavallos.

Em Alimaline, 5 homens e 5 cavallos.

Em diversas situações, 5 homens e 5 cavallos.

Total 150 homens e 100 cavallos.

Os 40 homens que restariam, em diver-

sas situações, seriam destinados á parte sul do districto, onde se escolheriam os pontos mais convenientes para a sua installação.

Os ordenados seriam pouco mais ou menos:

1 commandante, 1:400$000 reis.

3 p. c. do imposto de palhota.

4 chefes de posto a 1:000$000, 4:000$000 reis.

5 p. c. do imposto de palhota.

8 sargentos a 500$000, 4:000$000 reis.

5 p. c. do imposto do palhota.

137 cabos e soldados a 400$000 reis, em media, 54:800$000 reis.

10 p. c. do imposto de palhota.

Total, 64:200$000 reis.

Os soldados fardar-se-iam e comeriam á sua custa.

Seria, portanto, a despeza de 64:200$000 reis, ou seja, pouco mais ou menos, a que actualmente se faz com a policia e commando militar das terras. São preços por que teriamos boa gente, mas apenas approximados.

Teriamos, além d'isso, a dar 23 p. c. do imposto de palhota, o que seria actualmente tres contos de reis, pouco mais ou menos.

Os cavallos poder-se-iam adquirir a pouco e pouco, não sendo o seu preço superior a 20:000$000 reis.

Haveria, pois, um ligeiro excesso de despeza, largamente compensado pelo grande acrescimo de receita, que necessariamente se dava, e em vez de termos em Lourenço Marques uma policia que d'isso só tem o nome, e um commando das terras, que, como dissemos, não satisfaz cabalmente, creariamos ali um corpo semelhante ao da policia do Natal ou do Transwaal, que tantos serviços tem prestado n'aquelle paiz: homens a quem a vida constante e altiva do interior dá saude e robustez, ao mesmo tempo que os habilita a bem desempenhar o seu officio, conhecendo o paiz sobre que têem de exercer a sua acção.

ALFREDO FREIRE DE ANDRADE.

O CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

UM NOVO PERIGO

POR

PEDRO A. ALVARES

TENENTE DE ENGENHERIA

O CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

UM NOVO PERIGO

> **Aqui espero tomar, se não me engano,**
> **De quem me descobriu summa vingança**
> **E não se acabará só n'isto o damno**
> **De vossa pertinaz confiança:**
> **Antes em vossas naus vereis cada anno**
> **(Se é verdade o que o meu juizo alcança)**
> **Naufragios, perdições de toda sorte**
> **Que o menor mal de todos seja a morte.**
>
> (*Lusiadas*, Canto V, Estr. XLIV.)

Tendo já passado a anciedade provocada no espirito publico pelos ultimos acontecimentos de Lourenço Marques, affigura-se-me opportuno fazer agora uma serena analyse da situação d'aquelle districto.

Entre os factos anormaes dados ultimamente na Africa meridional, dois sobrelevam em importancia a todos: são as declarações do ministro Sprigg e a revolta indigena.

Eximindo-me por agora do exame d'esta

ultima questão a que, sem razão, publico e governo tanta importancia ligaram, começarei pela analyse da primeira, que nos foi transmittida pelo cabo submarino, com o costumado laconismo, da seguinte fórma:

«*Cidade do Cábo, 26.*—No banquete de hontem á noite em casa do «mayor», o ministro Sprigg disse que o góverno não tinha nenhum aviso official da convenção entre a «Netherlands Railway Company» e Portugal para reduzir a tarifa do transporte de mercadorias no caminho de ferro de Lourenço Marques; se, porém, se achasse que os direitos do governo do Cabo tinham sido lesados, o ministerio pediria ao gabinete de Londres que exercesse a sua influencia junto do governo portuguez, a fim de assegurar o respeito dos direitos do Cabo.»

*
* *

Dados os nossos interesses contrarios e as tradicionaes rivalidades, comprehende-se perfeitamente que eu não podesse nem devesse considerar tal attitude do antigo presidente do conselho e actual ministro da fazenda do Cabo como um facto forçosamente desfavoravel para o nosso governo; bem pelo contrario, parecia-me que este lograra ferir habilmente e com mão certeira os interesses do Cabo em prol dos de Lourenço Marques e

procurava portanto ufano descobrir os botes jogados.

Nada ao principio achei, o que não era de admirar, porque o governo podia ter seguido a opinião do nosso grande epico:

> Que outrem possa louvar esforço alheio,
> Cousa é que se costuma e se deseja:
> Mas louvar os meus proprios arreceio
> Que louvor tão suspeito mal me esteja.

Insisti pois na delicada tarefa decidido a celebrar *com tuba clara os louvores da* grande *gente, mais do que nunca os de outrem celebrara,* quando com surpreza deparo no meio das minhas investigações com a seguinte replica dada pela *Tarde*, cujas relações com as altas regiões officiaes são bem conhecidas, ao aggressivo telegramma sul-africano:

«Convem accrescentar, porém, que o governo portuguez não fez nem trata de fazer convenção alguma com a administração dos caminhos de ferro *boers* com respeito a tarifas, não sendo aliás qualquer convenção n'esse sentido ou em qualquer outro que diga respeito ás tarifas ferro-viarias contraria a qualquer trabalho existente»!

*
* *

Qual o fim d'esta *nephelibata* declaração do governo?

Negar as asserções de Sir G. Sprigg? Não seria então preciso, que provasse que nenhuma das ultimas concessões, *incluindo as feitas ao Sitati Railway e aos srs. Cohen & C.ª*, era contraria aos interesses do Cabo?

Justificar-se perante o paiz? Não era por ventura para isto necessario que elle mostrasse a conveniencia para os nossos interesses de tão apregoada inacção official?

Não seria mais prudente applicar antes a seguinte receita já ha tantos seculos prescripta

«Em quanto é fraca a força d'esta gente,
«Ordena como em tudo se resista;
«Porque quando o sol sahe, facilmente
«Se póde n'elle pôr a aguda vista:
«Porém depois que sobe claro e ardente,
«Se agudeza dos olhos o conquista
«Tão cega fica, quanto o ficareis
«Se raizes crear lhe não tolheis»?

* * *

O que vale infelizmente a alludida declaração da *Tarde* sob o primeiro ponto de vista, vel-o-ha o leitor no decurso das minhas informações; a importancia que ella tem sob o ultimo, é posta n'uma deploravel evidencia

por dois jornaes que de forma alguma se podem considerar como facciosos contra o governo: são o *Popular* e o *Economista.*

Aquelle, com a perspicacia e clara comprehensão que caracterisam o brilhante talento do seu director politico, diz:

«Se, porém, se deve desvanecer por inverosimil o receio de supposto ataque dos cafres á cidade de Lourenço Marques, e os espiritos devem estar tranquillos ácerca da sorte dos brancos ali residentes, não deve comtudo o governo deixar de cautelosamente estudar o que convem fazer, não só para melhorar as condições materiaes d'aquelle porto commercial de tão dilatado futuro, mas ainda quando fôr obrigado, como é de esperar o seja brevemente, a cumprir a sentença da arbitragem sobre a linha ferrea.

Não é assumpto que o governo possa reservar para a ultima hora, pois seria imprudencia aguardar sem nenhuma especie de estudos nem de negociações a publicação d'aquella sentença, que difficilmente poderemos cumprir em curto praso, se para isso não tiver havido aquelles trabalhos prévios, no caso de sermos condemnados n'essa sentença.

Ora se o formos, se tivermos de pagar indemnisação, é util que estejamos prevenidos, a fim de que nos não colloquemos outra vez como por diversas circumstancias e fatalidades nos collocámos, quando foi da memoravel questão dos tabacos.»

O *Economista* corroborando, por assim dizer, a opinião anterior accrescenta dias depois:

«Ou nós nos enganamos muito ou o compromisso arbitral versa principalmente, se não exclusivamente, sobre o *quantum* da inde-

mnisação que tem de ser paga por Portugal. O thezouro portuguez já pagou até, a pedido da Inglaterra, se nos não illudem reminiscencias, antecipadamente, uma somma á conta. Não podemos, pois, alimentar muitas e rasoaveis esperanças de não ter de pagar indemnisações pela propriedade alheia que apprehendemos. E' possivel que podessemos ter estrictamente o direito de apprehender e não pagarmos; desistimos em tempo, salvo erro, d'este direito estricto, ao que parece, e reconhecemos que tinhamos de pagar o valor da propriedade que apprehendemos.»

Como se vê, é essa a primeira questão que devia obrigar as regiões officiaes a sahirem do *dolce far niente* em que confessam estar.

E' no emtanto a unica, a mais importante?

Não se teem dado na Africa meridional acontecimentos politicos da mais alta gravidade, que compromettendo a situação excepcionalmente vantajosa creada para os nossos interesses pela convenção luso-transwaliana relativa ao caminho de ferro de Lourenço Marques-Pretoria exigem uma nova intelligencia entre os dois governos para se tornarem effectivas as mutuas vantagens creadas por aquelle acto?

Em minha opinião é incontestavel que se deram e é de impreterivel necessidade fazer sahir os poderes publicos da olympica inacção em que se acham e para a qual tão bem

se applica o quadro magistralmente descripto pelo nosso grande epico:

> E vê do mundo todos os principaes
> Que nenhum no bem publico imagina;
> Vê n'elles que não tem amor a mais,
> Que a si sómente e a quem Philancia ensina:
> Vê que esses que frequentam os reaes
> Paços, por verdadeira e sã doutrina
> Vendem adulação que mal consente
> Mandar-se o novo trigo florescente.

*
* *

Antes de demonstrar as minhas asserções seja-me licito deixar aqui registada uma declaração:

Como portuguez não posso admittir que n'um paiz como o nosso, aonde o futuro, não só financeiro e economico mas ainda o da raça e de nacionalidade, está inteiramente dependente da prosperidade colonial, a politica ultramarina ande por ahi aos trambolhões, equilibrando-se aqui, tropeçando acolá e jungida ao carro triumphante da politiquice de campanario.

Sou dos que pensam que a questão colonial é de todas as nossas questões nacionaes a

mais vital e exige por conseguinte as maiores attenções dos poderes publicos; emquanto estes persistirem no marasmo em que se acham, e se não desviarem do mau caminho que trilham, não hesitarei em chamar a attenção do publico, para as graves responsabilidades em que elles envolvem a patria portugueza.

Sáiam do criminoso torpor, marquem bem alto o pharol brilhante que nos deve guiar, fixem com precisão o rumo da derrota e peguem com mão segura no leme da barca da governação e não serei eu quem hesitará um instante em converter em louvores os vituperios que hoje lhes dirijo.

Atacando a actual situação não tenho por fim nem satisfazer preferencias politicas nem saciar rancores pessoaes, porque felizmente por ora nem uns nem outros existem.

A minha conducta justifica-se no exercicio d'um direito de contribuinte e principalmente no cumprimento d'um dever de cidadão, para quem a patria portugueza se não limita ao pequeno torrão comprehendido entre o Minho e o Algarve, entre o Atlantico e o Guadiana, mas estende-se longe por mares nunca d'antes navegados e abrange o glorioso

patrimonio que nos prepararam os heroicos filhos de D. João I, ao qual

> «Não soffre o peito forte usado á guerra,
> Não ter imigo já a quem faça damno;
> E assim não tendo a quem vencer na terra
> Vae commetter as ondas do Oceano.
> Este é o primeiro rei que se desterra
> Da patria por fazer que o Africano
> Conheça pelas armas, quanto excede
> A lei de Christo á lei de Mafamede.»

*
* *

[illegible]ara se comprehender com exactidão a [illegible]dade dos factos a que me referi, é preciso e[illegible]rimeiro logar dizer alguma coisa com r[illegible]to á situação do Transvaal, porque, co[illegible] se sabe, a prosperidade de Lourenço M[illegible]s depende das suas relações com a republica boer; são estas uma condição, *sine qua non,* [illegible] importancia da tão cubiçada Delagoa Bay.

O [illegible]svaal foi fundado em 1853 e en[illegible]ra[illegible] 1877 no grande imperio brita[illegible] se separou por meio d'uma revo[illegible].

Sã[illegible]s conhecidos os factos glo-

riosos d'essa epoca tão memoravel para a historia da pequena republica hollandeza, que depois de infligir duas derrotas successivas ao exercito inglez, obrigou o governo britannico a reconhecer a sua independencia, sujeitando-se, porém, apenas a uma ligeira contrôle, *até hoje nominal*, nos tratados com as potencias estrangeiras.

Situado por completo na região extratropical, compensando pela grandeza das altitudes a pequenez das latitudes, favorecido com chuvas copiosas e dispondo de uberrimas terras, o Transvaal parecia destinado a uma evolução lenta mas segura d'uma colonia essencialmente agricola, quando a descoberta dos seus primeiros jazigos auriferos, chamando sobre elle a attenção do mundo, tiraram-n'o como por encanto da modesta situação em que se achava.

Ficou-se conhecendo o admiravel futuro reservado a esse paiz que, com uma superficie decupla da da Belgica, poderia em dois ou tres seculos alimentar uma população tão densa.

A sua posição economica e financeira melhorou tambem bruscamente. O commercio,

que era até essa data modestissimo, passou a uma situação extraordinariamente prospera e altamente progressiva.

*
* *

No meio d'esta risonha perspectiva, porém, ha um ponto negro para o futuro do Transvaal: é o da sua independencia estar gravemente compromettida pelo facto de não ter porto proprio, por onde possa communicar com os mercados estrangeiros.

Não foram de certo desconhecidos desde os primeiros tempos ao governo do Transvaal os perigos a que esta situação o votava; está hoje provado que 2 dos seus mais prestigiosos presidentes, tanto se preoccuparam com a circumstancia de estarem as suas communicações com o mar interceptadas por Portugal e Inglaterra, paizes cujas relações eram então mais do que amigaveis, que para combaterem uma colligação possivel não hesitaram nas suas viagens pela Europa em solicitar do governo allemão a occupação, ao sul de Lourenço Marques, de qualquer porto que se podesse ligar com o Transvaal.

*

Accrescenta-se mesmo que em Berlim na conferencia com Bismarck o presidente Kruger com muito segredo

> «E com grandes palavras lhe offerece
> Tudo o que de seus Reinos cumprisse,
> E que, se mantimento lhe fallece
> Como se proprio fosse, lh'o pedisse.»

Sabe-se, que em virtude d'isto apoz os brilhantes successos da politica colonial allemã em Damara e Namaqua, Bismarck pensara em mandar arvorar a bandeira germanica n'uma parcella desoccupada da costa entre Lourenço Marques e o Natal, e que esse projecto ficara frustrado sómente porque denunciado a tempo ao governo inglez, este ordenou ás auctoridades do Cabo que vigiassem a zona em perigo, rematando a sua actividade em 1887 com o tratado de Tonga, que levou a suzerania ingleza até á fronteira meridional portugueza.

Ainda mais, sabe-se que desde 1880 a Allemanha não descurava preparar terreno para a sua expansão na parte occidental de Bechuana, emquanto o Transvaal tentava estender-se pela parte oriental do mesmo terri-

torio e que uma e outra tentativa ficaram frustradas, graças á expedição de sir Charles Warren, que, precipitando os acontecimentos, transformou em 1885 a Bechuana meridional em *crown colony* e a Bechuana septentrional em um protectorado.

Foi este o ultimo e decisivo golpe dado nas aspirações que desde longa data o Transvaal alimentara de se livrar das garras do insaciavel leão britannico, para se pôr sob a protecção das azas da prestigiosa aguia germanica.

*
* *

Não se imagine no emtanto pelo que deixo dito, que as tres colonias intermediarias rivaes, Cabo Natal e Lourenço Marques tenham procurado prejudicar por qualquer fórma a prosperidade material do Transvaal.

Pelo contrario, a falta de accordo entre ellas tem não só obstado a que pezem excessivamente sobre aquelle, mas até concorrido para que procurem com a maior soffreguidão, principalmente as colonias inglezas, ganhar as boas graças do governo boer; os lu-

cros que a qualquer d'ellas podem provir da preponderancia no commercio de transito da republica-africana são tão importantes, que não ha politico nenhum prestigioso na Africa do Sul que os não considere como um verdadeiro tozão de oiro, offerecido como premio aos mais audazes, ardilosos e trabalhadores.

Só quem conhece as qualidades essencialmente mercantis do caracter anglo-saxão, pode bem comprehender quão requestado tem sido o governo *boer* pelas ditas colonias inglezas por causa da posse exclusiva do transito do altamente progressivo commercio transvaaliano, que 6 annos depois da descoberta das minas, quando o paiz está longe de ser *prospectado*, mesmo alguns dos mais ricos jazigos auriferos, taes como Zoutspansberg etc., não começaram a ser explorados, attingiu já em 1890 e 1891 respectivamente as importantes sommas de £ 5.000:000 e 5.500:000 e para a exportação só em oiro 1.852:000 e 2.872:000.

As auctoridades da republica sul africana, como era natural, não podiam nem deviam dispensar egual attenção ás propostas que se

lhes faziam; a excellencia do porto de Lourenço Marques, a sua menor distancia dos ricos campos auriferos de Johannesburg e Witwatersend, emfim, a circumstancia de elle estar nas mãos d'uma potencia que por interesse mais proprio do que alheio não póde nem deve ter velleidades de alterar as boas relações de visinhança, fizeram com que o primeiro passo do Transvaal, depois de resolvida a sua pendencia com a Inglaterra, fosse o de organisar uma convenção com Portugal, na qual o mais importante artigo dizia respeito á construcção do caminho de ferro Lourenço Marques-Pretoria.

D'este acto, que representa de certo um dos mais importantes acontecimentos politicos da Africa meridional, podiam resultar, se fosse intelligente e immediatamente executado, para o Transvaal, a vantagem de tornar as suas communicações para o mar independentes das colonias inglezas e, para nós, o immenso beneficio de nos entregar quasi por inteiro o transito do commercio transvaaliano.

Quaes foram no emtanto até hoje os seus effeitos? Nullos ou quasi nullos, graças á

inepcia da nossa administração ultramarina.
Da situação unica que aquelle acto internacional nos creára, poucos resultados se tiraram, devido ás difficuldades postas pelos empreiteiros da parte portugueza da linha, aos esbanjamentos a que as auctoridades locaes se entregaram e por fim á pouco escrupulosa administração da Netherlands South African C.º, que apezar de receber do governo transvaaliano um adiantamento de £ 5.000:000 ainda não concluiu a sua linha até Pretoria!!

*
* *

O que fizeram no emtanto as colonias rivaes do Natal e do Cabo aproveitando a nossa deploravel indolencia?

Como já disse, emquanto nós negociavamos e obtinhamos a convenção luso-transvaaliana, o Cabo não se conservou inactivo: os seus politicos mais importantes por mais d'uma vez tentaram abordar o governo boer a fim de facilitar as suas communicações com o Transvaal; Não havia intrigas que contra nós não levantassem:

«Com peitas, ouro e dadivas secretas
Conciliam da terra os principaes;
E com razões notaveis e discretas,
Mostram ser perdição dos naturaes;
Dizendo; que são gentes inquietas
Que os mares discorrendo occidentaes
Vivem só de piraticas rapinas,
Sem Rei, sem leis humanas, ou divinas.»

O governo d'aquelle paiz tinha felizmente os olhos por demais abertos para se deixar enganar tão facilmente coma o fez o do fraco e tolo principe oriental em analogas circumstancias e, portanto, nunca abandonou a politica de voluntaria sequestração em que se mantinha, fechando a cornucopia das graças a todas as tentativas que não viessem das bandas de Lourenço Marques.

Ao principio, emquanto elle se manteve n'esta defeza perfeitamente passiva, a Inglaterra, apezar da ligeira suzerania que se reservara, não podia intervir nem interveio directamente em favor das suas colonias; em fins de 1890, porém, modificaram-se sensivelmente as coisas.

As tentativas de ligação com a Allemanha, a que já alludi, de que não havia de certo provas escriptas, mas de cuja existencia era

impossivel duvidar, as condições cada vez mais onerosas, que as leis da republica impunham ao elemento inglez em comparação com o boer, quer sob o ponto de vista politico, o que era rasoavel, quer sob o ponto de vista fiscal, o que era inacceitavel, irritaram sensivelmente a situação. N'estas condições a organisação d'um *trek* de 3:000 boers, que em rebellião aberta contra a British South Africa C.º, se queria estabelecer em Machona com menosprezo evidente das convenções existentes entre o Transvaal e a Inglaterra e da *carta* por esta passada em favor da mesma companhia, levou ao periodo agudo a tensão das relações entre os dois paizes.

.... Foi então que uma figura
Se *lhes* mostra no ar, robusta e valida;
De disforme e grandissima estatura,
O rosto carregado, a barba esqualida:
Os olhos encovados, e a postura
Medonha, e má, e a côr terrena, e pallida,
Cheios de terra e crespos os cabellos,
A bocca negra, os dentes amarellos.
....
E disse: Ó gente mais ousada mais que quantas
No Mundo commetteram grandes cousas
....
Ouve os damnos de mim que apercebidos
Estão a teu sobejo atrevimento!

. . . .
E da primeira armada, que passagem
Fizer por estas ondas insoffridas,
Eu farei de improviso tal castigo,
Que seja mór o damno que o perigo.

*
* *

Reduzida esta epica falla a vulgares trócos de soez linguagem diplomatica contemporanea, o caso foi o seguinte:

O *high-commissioner* sir H. Loch, saindo da reserva em que prudentemente se conservára, não hesitou em, invocando a convenção de 1884, chamar a attenção do presidente Kruger para as graves responsabilidades em que o seu governo se ia envolver e mostrar-lhe bem claro que o antagonismo persistente e apparentemente injustificado dos boers podia levar a um conflicto, cujos resultados não era difficil prever.

Se Kruger era mais energico do que o effeminado Samori de que a historia reza o *peito baixo,* não dispunha no emtanto do animo intemerato do nosso epico Gama; o inquebrantavel espirito do que dobrara, o primeiro, o tormentoso cabo, não se anichara seguramente, por curioso phenomeno de transmi-

gração, dentro do digno mas prosaico corpo do presidente da Republica boer.

Sossobrou portanto perante a horrivel visão e o *trek* foi guerreado pelas proprias auctoridades transvaalianas!

Ainda mais, a linguagem precisa e energica da alta auctoridade britannica trouxe, como era de esperar, o governo boer á triste realidade das coisas e modificou sensivelmente a sua attitude; o Transvaal convenceu-se de que alguma concessão era necessario dar para desfazer a onda de irritação que crescia a olhos vistos áquem do Vaal.

Não passou despercebida no Cabo esta modificação e aproveitaram-n'a immediatamente, como verdadeiros anglos-saxões que são, para obterem a almejada ligação com os campos auriferos de Johannesburg e Witwatersend.

> «......... .... a força da cobiça,
> a quem por natureza está sujeito,
> Um desejo immortal lhe accende e atiça;
> Que bem vê, que grandissimo proveito
> Fará, se com verdade, e com justiça,
> O contracto fizer por longos annos.»

Em 1891 um delegado do Cabo, o então ministro das obras publicas e terras da corôa,

sir. John Sivewright, partiu para Pretoria, a fim de ultimar as negociações já encetadas.

Evidentemente, quando elle partia para a sua espinhosa missão não contava para a levar a bom termo apenas com a força moral que os ultimos acontecimentos lhe davam, mas ainda com um engodo que ha muito provocava a cobiça do Transvaal; refiro-me á Suazilandia.

*
* *

Como talvez se não ignore, Suazilandia é um pequeno reino preto de 16:500 kilometros quadrados encravado entre o mar e o Transvaal; este, quer por causa dos importantes interesses dos seus subditos a proteger, quer por desejar um extremo recurso contra o bloqueio que lhe podessem preparar no futuro, tentara apossar-se d'aquelle paiz; os inglezes, porém, fundando-se em que elle não estava comprehendido dentro dos limites marcados pela convenção de 1884, negaram-se a reconhecer os direitos dos boers.

Um commissario especial foi expressa-

mente estudar a questão na localidade mas apesar d'elle propor que se entregasse o paiz ao Transvaal, o governo inglez por pressão das colonias sul-africanas só consentiu pelo tratado de agosto de 1890 em uma administração mixta na qual intervinham superiormente tres representantes, um dos indigenas, outro da Grã-Bretanha e o terceiro do Transvaal.

Esta solução, porém, estava longe de satisfazer ás ambições do Transvaal; prejudicava-o seriamente não só porque os boers se viam constantemente incommodados pelas exigencias da administração mixta, mas ainda porque o deficit a que ella dava logar, era em parte coberto pelo thesouro transvaaliano sem vantagem directa correspondente.

Sir John Sivewright, quando foi para Pretoria, levava comsigo a promessa formal do Cabo de que, caso o Transvaal abandonasse a tradiccional politica de isolamento systematico, aquelle influiria na mãe patria para se satisfazerem as aspirações boers na Suazilandia.

*
* *

Ainda uma outra circumstancia veio favorecer poderosamente os esforços do mesmo estadista.

Refiro-me ás nossas dissenções com a Grã-Bretanha, que estavam então no seu auge; o tratado de 90 rejeitado pelas côrtes portuguezas mais uma vez denunciava nitido o pensamento do governo inglez sobre Lourenço Marques.

Que significava por ventura o direito de preferencia para a compra da nossa soberania ao sul do Zambeze senão a definição clara e expressa das intenções da Grã-Bretanha sobre Lourenço Marques?

Se o governo do Transvaal, nas circumstancias criticas d'essa época, insistisse no seu habitual isolamento, não forneceria um novo incentivo para precipitar n'aquella bahia a occupação britannica que o estulto *chauvinismo* portuguez podia provocar na sua ridicula exaltação?

Todas estas circumstancias acrescentadas aos sacrificios a que o governo do Cabo se promptificava a sujeitar-se, não só construindo á sua custa a linha ferrea no seu territorio, mas até adiantando valiosas quantias para o

seu prolongamento no Free State e no Transvaal, facilitaram a obra de sir J. Sivewright, que conseguiu ultimar a convenção ferro-viaria e levar a breve trecho (setembro de 1892) a locomotiva de East London a Johannesburg. A alegria provocada no Cabo foi tal, que o negociador teve a rara fortuna de gozar

> «O prazer de chegar á patria chara,
> A seus penates charos, e parentes,
> Para contar a peregrina e rara
> Navegação, os varios ceus e gentes;
> Vir a lograr o premio que ganhára,
> Por tão longos trabalhos e accidentes
> Cada um tem por gosto tão perfeito
> Que o coração para elle é vaso estreito.»

Quaes são os termos precisos d'essa convenção?

*
* *

Já não tenho em meu poder documento nenhum que lhe diga respeito, mas em compensação recolho dos meus apontamentos as seguintes curiosas informações extraidas do Relatorio Annual de 93 da Netherlands S. A. C.º:

O governo do Cabo reservou para si, em virtude dos adiantamentos feitos para a conclusão da nossa linha meridional 1) A faculdade de poder circular os seus wagons na linha Vaal River—Johannesburg—Preteria ao menos por 2 annos, 2) *Direito exclusivo de fixar as tarifas entre as suas estações e as do Transvaal* obrigando-se ao mesmo tempo a pagar-nos uma somma egual á que nos caberia se applicassemos na nossa parte da linha as nossas tarifas maximas.

Com respeito aos preços de transporte, encontro ainda no mesmo documento o seguinte:

Atrevemo-nos a dizer sem receio de contradicção, que a abertura do Rand-Tram, graças especialmente ás tarifas muito moderadas, foi uma benção para os campos auriferos e que a extraordinaria extensão da industria mineira lhe deve ser em grande parte attribuida. Para justificar esta asserção precisamos apenas de apontar o facto de que em 1888 o preço do carvão era de 70 a 80 schellings por tonelada, e que actualmente elle desceu a 20 schellings..

Pela abertura do caminho de ferro este (transporte) tem sido abaixado a 7 schellings 8 d. por 100 libras de East London a Johannesburg, ou a d. 14 por milha *em media*..., das quaes nas nossas 51 milhas se paga por mercadorias de 2.ª classe e 100 libras 0,3 d. por milha, isto é, a somma total de 1 sh. 3,3 d.

Quaes foram os resultados tirados pelo Cabo da celebre convenção Sivewright?

A linha Cabo Johannsburg completou-se como já disse em setembro de 1892; o anno

de 1893 é portanto o mais adequado para se fazer esse estudo.

A importação boer foi n'aquelle anno de £ 5.372:000; das quaes £ 1.000:000 cabem exclusivamente aos mezes de novembro e dezembro, sendo a seguinte a sua procedencia em numeros redondos:

Importação directa:

Via Cabo.............	£ 504:000	
» Natal.............	74:000	
» Lourenço Marques..	59:000	
Somma...........		£ 637:000

Importação indirecta:

Do Cabo..............	£ 156:000	
» Natal.............	133:000	
» F. State...........	55:000	
» Lourenço Marques...	19:000	
Somma...........		363:000
Total.........		1000:000

Traduzindo estes resultados por uma fórma mais suggestiva, e juntando a importação do Free State com a do Cabo, pois que as mercadorias d'essa republica veem todas de além-mar por intermedio dos portos do Cabo, vê-se que a situação relativa dos portos intermediarios é:

PROCEDENCIAS	IMPORTAÇÕES		
	Directa	Indirecta	Total
Cabo	79	59	72
Natal.	12	36	20
Lourenço Marques	9	5	8
Somma	100	100	100

Olhando para as columnas d'este quadro, a primeira coisa que salta aos olhos é a supremacia esmagadora do Cabo no commercio transvaaliano.

A que attribuil-a? A incontestaveis vantagens naturaes ou ao aproveitamento de circumstancias artificiaes habilmente preparadas pela convenção Sivewright?

Consultando um mappa qualquer da Africa meridional e attendendo á actual organisação dos transportes, vê-se que a carga embarcada na Europa tinha em 1893, *depois de chegar a East London*, a soffrer segundo as vias preferidas, as seguintes sujeições avaliadas *grosso modo*:

isto é, augmentaram mais de 2 milhões, ou 24 %!

Ainda mais, o commercio de transito, que em 1892 era de 1.212:000, passou em 1893 a ser de 2.409:000, das quaes 1.186:000 e 2.382:000 eram respectiva e exclusivamente destinadas ao Transvaal; houve, portanto, um augmento de mais de 100 %!!

Para melhor frizar a importancia da convenção Sivewright convinha estudar ainda os resultados estatisticos do relatorio de 93 do director dos caminhos de ferro; infelizmente, porém, perdi esse valioso documento; no emtanto, para se fazer idéa do muito que n'elle influiu a alludida convenção, direi que, quando em junho de 93 se travou nas camaras do Cabo um largo debate sobre os caminhos de ferro e se discutiu a necessidade de se augmentar o material circulante, o sr. Laing, ministro das obras publicas, declarou «que a grande razão para esta exigencia era uma razão que a camara devia folgar em conhecer, a inesperada expansão do commercio de Johannesburg. Se não fosse isto, o material existente satisfaria as necessidadet do paiz...... que elle julgava que a camara devia uma di-

UMA RUA DE QUELIMANE

vida de gratidão pelos valiosos serviços prestados pelo *honorable* deputado por Griqualand East (Sivewright) em concluir o accordo com o Transvaal. Ha 2 annos o volume do commercio com o Transvaal era avaliado em 60:000 T...»

Eguaes idéas encontro por mais d'uma vez nos discursos de todos os estadistas notaveis sul-africanos, taes como Rhodes, Sprigg, e Merriman. Este chega mesmo a dizer que o mais elementar exame dos quadros estatisticos lhe *mostrava que a totalidade dos lucros dependia na Midland line do commercio de Witwatersend* (Transvaal).

Além d'isso, como é por demais sabido, não é só nas repartições da alfandega e nas estações dos caminhos de ferro que se arrecadam os lucros officiaes d'um trafego; importantes parcellas d'esses beneficios entram nos cofres publicos pelos pagamentos de entrada nas docas, nos portos, das licenças industriaes, etc.

Seria de certo curioso fazer-se este estudo, mas julgo desnecessario alongar-me mais para demonstrar a efficacia d'uma convenção que, quando apresentada á approvação das

camaras no Cabo, nem mesmo á opposição mereceu reparos serios!!

A poucos, como se vê, com mais propriedade se podia applicar a realisação d'aquella boa vontade com que a Cytherea deusa favoreceu os nossos antigos navegadores e que o poeta nos deixou registada nos seguintes versos:

«No mesmo mar que sempre temeroso
Lhes foi, quero que sejam repousados,
Tomando aquelle premio, e doce gloria,
Do trabalho que faz clara a memoria.»

Quaes foram os resultados d'essa convenção sobre as colonias rivaes de Natal e Lourenço Marques?

*
* *

A concessão da linha Lourenço Marques-Pretoria monta, como se sabe, a 1883; a sua constucção, porém, proseguiu muito lenta e accidentada, de modo que em 1892 uma grande parte da linha ainda estava por construir, e como, por causa quer da tzetzé, quer da insalubridade da região atravessada, quer emfim

das difficuldades de descarga, o caminho Lourenço Marques-Pretoria era, apezar da sua menor extensão, impraticavel, succedeu que, quando se realisou a grande derivação do commercio transvaaliano para o Cabo, aquella nossa colonia *immediatamente* pouco ou nada soffreu, porque pouco ou nada tinha a soffrer.

O mesmo se não deu, porém, com o Natal. Aqui havia valiosas faculdades offerecidas ao commercio, taes como obras no porto, melhor organisação dos serviços publicos. Além d'isto no caminho Durban-Pretoria havia uns 450 kilometros de via ferrea (Durban-Charlestown) concluidos e os restantes 225 faziamse em carretas em rasoaveis condições economicas, pagando-se por tonelada de carga, segundo as classes, de 23 a 46 shelings, preço que era de certo exorbitante em absoluto, mas pequeno em comparação com o que se pagava então *via Cabo;* de modo que, quando se deu a inversão nos preços dos transportes, foi principalmente á custa do Natal que o Cabo fez inchar a sua parte no trafego transvaaliano.

O relatorio do director dos caminhos de

ferro do Natal põe em bastante evidencia essa influencia com os seguintes numeros:

RECEITA	1893	1892	Differença
Por transportes . .	£ 416:614	£ 532:787	£ 916:172
Receitas varias . .	13:506	14:514	908
Somma . . .	430:120	547:301	117:081

Houve por conseguinte uma reducção de 21, 8 % (!) e a qual incidiu em mór parte da seguinte fórma:

Passageiros:	97:505	110:985	13:480

isto é, uma reducção de 11, 5 %.

Trafego do *Up country:*	171:401	258:136	86:735

isto é, uma reducção de 33, 5 %.

Sabe-se, além d'isto, que houve reducção em todos os outros artigos de trafego, excepto no carvão, que augmentou em 2:387 toneladas, pagando-se um excesso de 70 libras.

Não é mais lisongeiro o exame dos quadros aduaneiros. Foram:

DESIGNAÇÃO	1893	1892	Differença
Importação . . .	£ 2.236:738	£ 3.165:249	£ 928:611
Exportação . . .	1.242:169	1.480:606	238:437
Somma . . .	3.478:907	4.645:855	1.166:948
Receita aduaneira .	195:888	261:591	65:703

Houve por conseguinte uma reducção para a importacão de 29, 3 %; para a exportação de 16 % e para os direitos aduaneiros de 25 %!

E note-se que n'esse anno o Natal não teve, como o Cabo, nem a praga de gafanhotos nem a falta de chuvas; bem pelo contrario, o anno agricola foi excepcionalmente prospero e os resultados satisfactorios obtidos mostraram o exito dos *colonistas* nos seus esforços, para o desenvolvimento dos recursos agricolas da colonia.

—Quem viu Durban ha dois annos e quem n'a vê agora! diziam elles. Então era

uma das mais movimentadas cidades da Africa do Sul; trabalhadores de todas as nacionalidades e côres pullulavam nos caes e davam saida ao crescente commercio. Hoje tudo mudou, as fragatas vasias e os caes desertos; desappareceu o commercio e desappareceu com elle a prosperidade.

Chovem recriminações amargas sobre o Cabo pela sua politica egoista; em quanto os reditos de um diminuem, os do outro augmentam.

> « Eis ahi seus irmãos contra ella vão:
> Caso feio e cruel! Mas não se espanta,

porque mais uma vez se realisa o caso eternamente velho mas sempre exacto que Camões com tanta precisão contára:

> Veja agora o juizo curioso,
> Quanto no rico, assim como no pobre,
> Pode o vil interesse e sede imiga
> Do dinheiro que a tudo nos obriga.

*
* *

Como era de prever, o Natal não podia nem devia permittir a continuação de tal es-

tado de coisas; era preciso sair da situação critica, em que se achava, ou acabando de vez com as suas tradicionaes rivalidades com o Cabo e pondo-se sob a protecção do irmão mais velho ou insistindo ainda mais n'ellas e entrando em combinação com o Transvaal.

Qualquer das duas soluções tinha apologistas; no emtanto o governo preferiu a ultima.

A situação relativa dos 2 paizes, Natal e Transvaal, não era de fórma alguma parecida com a do Cabo e do Transvaal, isto é, havia do lado d'este serios motivos para tratar o Natal com mais benevolencia do que o Cabo.

N'um notavel artigo publicado em fins de 93 pelo Financial Record— *The position of Natal from a Transvaal point of view* — põe-se em evidencia essa diversidade de circumstancias. Na opinião, que me parece exacta, do auctor d'esse artigo o Transvaal deve não só acceitar o principio da extensão ferro-viaria Charlestown-Johannesburg, mas ainda não a sujeitar a condições onerosas de tarifas.

Um procedimento contrario a estas idéas, avigorando o elemento dissidente das cama-

ras natalianas, obrigaria o ministerio Robinson a alliar-se com o Cabo; a 1.ª consequencia de tal acto seria uma liga aduaneira entre aquellas colonias, que fatalmente trabalhariam para impôr ao commercio transvaaliano tarifas fiscaes e de transporte mais elevadas.

Em principios do corrente anno, por causa da então muito discutida rede ferro-viaria do F. State, essa colligação parecia imminente, caso o Transwaal insistisse na sua politica de isolamento systematico.

Eis em resumo a questão :

Em janeiro, apezar d'este mez ser em geral destinado, por causa dos calores, ás ferias, o presidente Reitz convocou o Volksraad para lhe submetter o exame de 3 propostas sobre caminhos de ferro, feitas ao governo por outros tantos syndicatos representados por nomes da maior respeitabilidade no sul de Africa, taes como Donald Currie, G. Kilgour e a South African Public Works Corporation.

Está fóra do programma d'este estudo a analyse do schema ferro-viario apresentado e portanto só direi que a pedra angular d'esse edificio era a ligação da *Border-line* nataliana

com Harrismith, o terminus oriental da rede do F. State.

*
* *

O sr. F. R. Statham, um jornalista sul africano de bastante valor, apreciando no *Natal mercury* a sua importancia, diz que tal schema favoreceria o Natal, 1.º pela sua ligação com os districtos cerealiferos do F. State, com Bloemfontein e com o Cabo; 2.º por lhe dar accesso para Johannesburg via Kronstad, que não é inferior ao obtido via Charlestown; 3.º por lhe assegurar o commercio de Bechuana. Todas estas vantagens *envolvem de certo um accordo previo* com o Cabo.

Como procederia este pelo facto do commercio para o interior ser dirigido por via do Natal? Da mesma forma como procedeu em Machona e em Matabelelandia, para as quaes tendo primitivamente preconisado a linha Vryburg-Mafeking, adoptou posteriormente a linha Beira.

O que se fez com o porto portuguez facilmente se obteria para o inglez, tanto mais que semelhante politica seria *um traço de união*

entre todas as colonias irmãs britannicas e resolveria questões que são a principal origem da competencia terrivel a que ellas hoje se entregam.

O sr. Santham, sem que isto desdiga do seu caracter aliás leal, está evidentemente na questão

> Com enganosa, e grande cortezia
> Com gesto ledo a todos, e fingido,

Ha, portanto, n'essa apreciação do sr. Santham um propositado exaggero das vantagens da ligação Ladysmith Harrismith, mas o que é incontestavel é que ella contem um certo fundo de verdade, e, caso a alludida juncção se fizesse, Natal ficaria fatalmente sujeito á absorvente politica do Cabo.

*
* *

O Transvaal poderia, de certo, combater o augmento de encargos que a colligação lhe tentaria impôr, servindo-se da linha Pretoria-Lourenço Marques, mas tinha por ventura o governo boer a certeza de que essa linha, na qual tinha empenhado o melhor de cinco milhões de libras, não sairia na parte portugueza das mãos do nosso governo ?

Não tinha, pelo contrario, quando o secretario de estado do Transvaal, dr. Leyds, *tentou infructiferamente comprar essa linha,* o seu pouco successo sido causado *pelas manobras do Cabo, que considera esta venda como contraria ao espirito* (!) do artigo 7.º do tratado luso-britannico de 91, que reconhece á Inglaterra o direito de preferencia para a compra de qualquer territorio portuguez ao sul do Zambeze?

E se essa potencia, ou melhor, o Cabo, conseguisse mais ou menos cedo, mais ou menos directamente, fiscalisar Lourenço Marques, não seria uma desgraça para o Transvaal ter o Natal por inimigo quando tão facilmente o podia conservar como alliado?

Ainda mais, uma outra circumstancia de resto menos importante obrigava o Transvaal a uma politica de conciliação; é a questão de Suazilandia.

Graças á pressão do Cabo a Inglaterra supprimira por fim a administração mixta e entregara o paiz a republica sul-africana; apezar d'isto, porém, a questão estava longe de ter chegado a bom termo por causa da agitação que os natalianos estabelecidos no paiz promoviam com as suas intrigas com os pre-

tos. Entrar agora em negociações com o Natal não seria uma maneira radical de resolver essa já por demais longa pendencia ?

*
* *

Tudo isto fez com que o governo boer se mostrasse favoravel ás propostas amigaveis do ministerio Robinson sobre a extensão ferro-viaria Charlestown-Johannesburg e ultimasse em janeiro de 94 as suas negociações, concedendo por fim a tão almejada extensão, sujeita, porém, a duas restricções:

1.ª— Não levar a effeito a ligação Ladysmith-Harrismith.

2.ª— Que as mercadorias via Durban-Johannesburg seriam sujeitas por milha a tarifas não inferiores ás existentes na linha de L. Marques-Pretoria, excepto no caso em que n'esta ultima linha o trafego fosse superior ao do Natal.

Quaes foram as consequencias d'esse acto para o Cabo, para o Natal, para o Free State e para nós ?

A linha Charlestown ainda não está concluida e portanto parece-me que é cedo de

mais para as avaliar em numeros redondos; em todo o caso já alguma coisa se póde dizer a este respeito consultando-se, quer os jornaes locaes quer os discursos politicos dos estadistas mais proeminentes.

No Natal durante todo o anno de 93 e janeiro de 94 a questão do caminho de ferro foi uma questão obrigatoria; não ha um unico dia em que as gazetas a ella se não refiram; os exaggeros propositados das vantagens das linhas antagonistas da Charlestown-Johannesburg, são uma prova bem frisante do valor real d'esta.

A anciedade publica foi grande durante todo o tempo que duraram as negociações.

Quando estas se ultimaram, o *Natal Mercury* fez sahir um supplemento ás 10 da noite e os edificios publicos e todas as casas de commercio adornaram as suas fachadas em signal de regosijo. Estas festas promovidas pela classe mais interessada são de certo o mais insuspeito testemuuho da importancia d'aquelle diploma para o futuro da colonia.

* * *

A agitação provocada nas colonias visinhas e rivaes não é outra prova menos importante do alcance da convenção natal transvaaliana:

No Free State não foi menor, ainda que por motivo contrario, o interesse com que se seguiram as alludidas negociações; emquanto ellas se não ultimaram, não foram pequenos os esforços envidados pelo presidente Reitz para fazer entral o Natal no celebre schema da sua rede ferro-viaria, que gorou por causa da já referida restricção imposta ao Natal pelo Transvaal.

No Cabo, como se póde bem prever, foi ainda maior a má vontade contra a convenção boer-nataliana. Indubitavelmente o Natal, que jazia quasi exhausto de forças aos pés do Cabo e a quem este esperava dictar como conquistador as condições da victoria, levantara firme a cabeça com semelhante accordo; o despeito pela sua realisação revela-se nitido nas accusações asperas de deslealdade feitas d'aquem Vaal ao governo transvaaliano; a immensa celeuma promovida por a republica sul-africana accordar sobre tarifas com o Natal sem que tivesse previamente consultado

com o Cabo, como o presidente Kruger, segundo se dizia, promettera oralmente ao negociador Sivewright, mostra bem qual o ponto mais maltratado da convenção do Cabo, principalmente se nos lembrarmos de que ella reservava para este o *direito exclusivo* de fixar as suas tarifas entre as estações do Cabo e do Transvaal.

Da borrasca levantada n'aquella colonia ingleza póde dar alguma idéa mais uma estancia do nosso immortal cantor.

> Qual Austro fero ou Boreas na espessura,
> De sylvestre arvoredo abastecida,
> Rompendo os ramos vão da mata escura
> Com impeto e braveza desmedida;
> Brama toda a montanha, o som murmura
> Rompem-se as folhas, ferve a serra erguida;
> Tal andava o tumulto levantado
> Entre os deuzes no Olympo consagrado.

*
* *

Todos os deuses da politica do Cabo tomaram parte na discussão;

> por ordem respondendo
> Na sentença um dos outros differia,
> Razões diversas dando e recebendo.

Um d'elles, Sir G. Sprigg, cuja situação proeminente na politica sul-africana é de todos conhecida, referindo-se em East London e depois da convenção nataliana á politica ferro-viaria a seguir, diz que o governo do Cabo estava resolvido a proceder com extrema cautella com respeito ás despezas por causa da *incerteza* que pesava sobre as receitas da colonia, em virtude da competencia que ella ia ter no trafego transvaaliano.

A sua attitude corresponde, como se vê, á que tomaria no olympico e glorioso concilio Appollo que

> «......................de torvado
> Um pouco a luz perdeu como enfiado.»

O que disse e pensou o sr. Rhodes, que representa aqui incontestavel e incontestadamente o papel preponderante do *Padre poderoso*, a quem todos *fazem seus reaes acatamentos?*

*
* *

Tenho curiosas informações a respeito da sua opinião e intenções; extrahi-as *ipsis verbis* d'um discurso que o illustre estadista dirigiu

em Kimberley aos seus constituintes, em 30 de janeiro do corrente anno, isto é, depois de conhecidos os termos da convenção nataliana:

....

Ignoro se já leram os discursos dos diversos cavalheiros que se teem dirigido aos seus constituintes; se o fizeram, devem saber que elles evitaram todos o que eu chamo o *signal de perigo;* podem perguntar-me qual é o *signal de perigo.*

Procurarei explical-o. Nós prolongámos o nosso caminho de ferro até Johannesburg, e devido á circumstancia de termos chegado primeiro a Johannesburg, tivemos enormes lucros que permittiram o equilibrio entre a receita e a despeza. Mas um prudente olha para o futuro e não póde deixar de ver que o Natal está proximo a ligar-se com Johannesburg e Delagoa-Bay tambem, e que na realidade para o serviço d'um campo mineiro tres linhas ferreas differentes entrarão logo em competencia e com o espirito antagonista; pelo que Port Elizabeth faz pagar hoje 9 libras, Natal imporá 7 libras e Delagoa-Bay 6 libras. Então o Cabo passará a fazer pagar 5 libras e assim continuaremos até levarmos toda a gente sem pagar nada, e mesmo lhes daremos um soberano pela honra de os transportar. (Oiçam, oiçam e apoiados).

Agora devem admittir que, quando a receita do governo é baseada sobre uma tal questão de caminho de ferro, o negocio é muito serio (Oiçam, oiçam).

Suggeri que deviamos ter alguma discussão sobre o caso. Não devemos levar a competencia a ponto de transportarmos mercadorias com perda, mas não vejo nenhuma indicação que os estados visinhos se disponham a discutir o assumpto e assim pode perder-se o equilibrio actual da nossa receita e despeza e procuraremos então outros recursos no paiz. Sinto quando fallo n'esta questão de caminhos de ferro que as linhas competidoras nos não podem tirar o nosso trafego de passageiros, porque a nossa maior proximidade da Inglaterra nos dará o trafego de passageiros e das mercadorias pouco pesadas, mas tambem sinto que para as mercadorias pesadas haverá grande

competencia. Quando conheço o sentimento pessoal do presidente do Transvaal para que venha tudo por via Delagoa-Bay, é provavel que aquelle caminho seja largamente adoptado. Então o Natal competirá e existe egual sentimento entre East London e Port Elizabeth (oiçam, oiçam e apoiados).

Tomal-os-hei para meus confidentes e dir-lhes-hei que a nossa futura politica deverá ser clara e penso que concordarão commigo n'isso. (appoiados) Devemos, se nos fôr possivel, trabalhar para chegarmos a um accordo com o Natal e Delagoa Bay com respeito a tarifas e desde já lhes digo que a minha opinião com respeito a tarifas é a seguinte: Ouviram algum dia fallar n'um handicap (uma voz: continue, oiçam, oiçam). Bem, a minha idéa sobre tarifas é que se deixe á escolha do negociante o porto que quer adoptar. Agora explico-lhes isto melhor. Em quanto discutirmos uma tarifa que dê a um porto preferencia sobre os outros, estes não concordarão com ella, mas supponho que adoptamos o systema do handicap e deixamos á individualidade do mercador a escolha do porto, tudo irá bem. Supponho que um homem vive no Natal e construira alli a sua casa, elle preferiria Durban, outro que tivesse os seus armazens em Port Elizabeth, preferiria este caminho ou em fim um terceiro que não tivesse nenhum sentimento de preferencia, faria a escolha que quizesse.

Uma livre escolha de portos é a primeira medida que podiamos adoptar, a segunda seria fundir todos os caminhos de ferro e dividir os resultados (oiçam, oiçam e apoiados).

....

Passando por ora sem commentarios sobre esta engenhosa, mas extraordinaria concepção, póde-se perguntar como esperava o snr. Rhodes leval-a a effeito?

Contaria por ventura com as amigaveis relações dos paizes visinhos?

No alludido discurso ha ainda sobre este ponto preciosas informações:

....

Consideremos, pois, as nossas relações com o visinho Estado do Transvaal que se tem tornado immensamente rico e poderoso. Temos feito tudo quanto pudemos, para manter as relações mais amigaveis e apertar, se possivel fosse, os nossos laços de fidelidade com aquella Republica; mas o governo do Transvaal não tem correspondido ao nosso amigavel proceder e aos nossos desejos de reciprocidade. (Oiçam, oiçam)...

...Senhores, deixem-me dizer com toda a sinceridade, o unico Estado que nos tem auxiliado nas nossas relações: é o Free State.

....

Quando entre nós e o Transvaal surge alguma differença com respeito á questão das alfandegas ou qualquer outra, a nossa politica deve ser adoptar uma attitude conciliadora, e aquella republica, com a sua immensa população e *sem representação*, deve receber de nós todos os sentimentos amigaveis, que acabarão por fim por promover o progresso e o desenvolvimento de todo o paiz (Apoiados). Senhores, digo o mesmo com respeito á colonia irmã do Natal. Devemonos esforçar em remover o sentimento de frieza, se não de hostilidade, que por ora tem prevalecido entre nós. (Oiçam, oiçam). Em tal caso, senhores, podemos ter a inteira certeza de que asseguraremos para nós o commercio do grande interior e, no que diz respeito aos Estados visinhos, de que não haverá a ruinosa e incessante competencia actual.

Se são esses os sentimentos actualmente existentes entre o Cabo, Transvaal e o Natal, que são junto com Portugal os unicos estados cujo accordo podia assegurar a execução

dos planos do snr. Rhodes, com que elementos conta este estadista para os obrigar á acceitação das suas idéas?

É esta uma confidencia que elle não fez decerto no alludido discurso, mas que estou habilitado a transmittir ao publico.

Quando o leitor conhecer os seus planos de acção, verá que o snr. Rhodes é não sómente um fazedor notavel de imperios, mas ainda um discipulo emerito de Machiavel.

A summula da sua maneira de obrar seria a que nós já conhecemos de longa data:

> Tu deves de ir tambem co'os teus armado
> Esperal-o em cilada occulto e quedo;
> Porque sahindo a gente descuidada
> Cahirão facilmente na cilada.

Explico isto mais por miudo.

*
* *

Como observação previa começarei por indicar as fontes onde fui buscar as graves informações que vou dar; foram todas extraidas dos jornaes do Cabo ou das correspondencias do Transvaal que elles publicaram e

comprovadas por asserções simultaneas de jornaes, europeus, nacionaes e estrangeiros, e sobretudo pela attitude para comnosco do Foreign Office, *onde a opinião do sr. Rhodes, que está á testa dos negocios africanos, é omnipotente em todas as questões relativas ao continente negro.*

Posto isto, passo ao essencial das *tramoias* successivamente preparadas.

Como já disse, as tentativas do Cabo para entrar em accordo com o Natal não sortiram resultado e portanto tornava-se fatal uma guerra de tarifas entre as duas colonias, a qual nas condições actuaes prejudicaria mais a primeira do que a segunda, visto as suas linhas ferreas serem respectivamente de 1:000 e 675 kilometros.

N'estas circumstancias para a possibilidade de exito era preciso que o Cabo obtivesse uma linha tão ou menos extensa do que a linha Durban-Johannesburg e reduzisse *alli as tarifas até ao ponto de obrigar o Natal, que é mais pobre e portanto menos capaz de longos sacrificios, a render-se.* Impor-se-iam então condições taes, que permittissem ao Cabo o funccionamento das suas linhas com *tarifas kilometricas por certo inferiores mas compensando a pequenez de lucro*

por tonelada pela quantidade de carga transportada.

Ainda e como procurar uma linha n'estas condições?

A nossa linha Lourenço Marques-Pretoria estava evidentemente nas circumstancias requeridas.

Como deitar-lhe a mão?

As desgraçadas condições financeiras e economicas em que o *unpecunious* Portugal estava em vesperas da decisão de uma arbitragem, que nos condemnará *fatalmente* a pagar uma forte indemnisação, ainda mais, a saloia esperteza de que as nossas estações officiaes dão prova em assumptos ultramarinos, eram circumstancias favorabilissimas para o sr. Rhodes sobre ellas assentar o seu *genial* e *parasita* schema ferro-viario.

Aproveitando, pois, d'ellas tratou de organisar uma companhia *salvadora*, em que o governo do Cabo *só muito tarde appareceria a descoberto*, para tirar o governo portuguez dos apuros em que se acha; constituida com £ 2.000:000 de capital, essa companhia indemnisaria os primitivos concessionarios, e o governo, das despezas feitas e tomaria con-

ta da nossa linha. Os jornaes estrangeiros deram noticia, ainda que um pouco tardia d'esta *philantropica* empreza creada nas margens do Tamisa, sem lhe indicarem, porém, a verdadeira paternidade, que estava muito bem encoberta.

Alguns jornaes nacionaes, entre elles o *Universal*, a ella se referiram tambem.

Dizia-se lá fóra que tal idéa com que os antigos concessionarios da linha concordavam e para a qual a unica difficuldade existente era a de se saber a quanto montavam as despezas do governo portuguez, devia realisar o ideal da *paz geral*.

No *Foreign Office* reappareciam desde a germinação de tal plano os antigos e tradicionaes sentimentos amorosos para com os *nice Portuguese*. Havia divergencias com respeito a Manica? A Inglaterra não hesitava em entregar a resolução da pendencia á arbitragem do senador Vigliani.

Empregados *trop* zelosos do Transcontinental Telegraph promoviam-nos difficuldades em Tete? Mandava-se-lhes ordem telegraphica para se sujeitarem ás nossas auctoridades.

Havia conflicto no Zambeze entre as nossas canhoneiras e as inglezas? Mandava-se logo ordem para o proprio almirante nos ir levar as desculpas a Moçambique e garantir ao nosso governador a lealdade britannica pelas convenções existentes.

Na Downing-Street reinava como que uma perfumada atmosphera, cheia de effluvios amorosos, que modificaram completamente o caracter das relações do nosso ministro.

> Ahi com mil refrescos e manjares,
> Com vinhos odoriferos, e rosas
> Em crystallinos Paços singulares,
> Formosos leitos e ellas mais formosas;
> Em fim, com mil deleites não vulgares,
> O esperem as Nymphas amorosas;
> Do amor feridas, para lhe entregarem
> Quanto d'ellas os olhos cobiçarem.

O sr. Soveral tivera de pôr de parte em virtude d'isto o estylo secco das correspondencias diplomaticas para consultar a miudo o secretario dos namorados e lord Rosebery enviava-lhe sempre á despedida beijos nas pontas dos dedos.

*
* *

Este idylio, que se jurava dever ser eterno, foi, porém, bruscamente interrompido por um indiscreto, que é completamente desconhecido ao nosso publico, apezar de nos ter prestado, por interesse de certo mais proprio do que alheio, relevantes serviços, tentando desembaraçar-nos das armadilhas que o sr. Rhodes tem preparado em Lourenço Marques; esse homem é o eminente estadista transvaaliano dr. Leyds, que tem sabido, sereno e impassivel, governar com mão segura a politica do seu paiz atravéz das parcellas que as paixões e cupidez britannicas lhe estão constantemente levantando.

No meio das difficuldades sem numero que o Cabo lhe tem posto, elle realisa o ideal do *capitão* que Camões nos deixou assim retratado:

> Tal ha de ser quem quer c'o dom de Marte
> Imitar os illustres e egualal-os ;
> Voar c'o pensamento a toda a parte :
> Advinhar os perigos e evital-os ;
> Com militar engenho e subtil arte
> Entender os inimigos e enganal-os
> Crêr tudo, em fim ; que nunca louvarei
> O Capitão que diga : Não cuidei.

Prevenido a tempo o dr. Lyds, uma especie de *alter ego* do presidente Kruger, chamou, segundo os jornaes transvaalianos largamente publicaram, a attenção do governo portuguez para os perigos em que se ia envolver e obteve por intermedio d'um *commissario expressamente mandado a Lisboa* a certeza de que o nosso governo se não serviria, para sair dos embaraços financeiros em que a decisão de Berne o podia envolver, dos prestimos do novo *Salvation-Army Financiers* que se organisára.

General Dooth, quero dizer, general Rhodes viu assim frustrada a sua primeira tentativa: não perdeu, porém, as esperanças ao negocio. E' que elle pensava

« E se ainda não ficarem d'este feito
Destruidos ou mortos totalmente
Eu tenho imaginado no conceito,
Outra manha e ardil,...»

Em virtude d'isto, no Cabo continuava a espectativa benevola; no Foreign Office, onde o dito general é omnipotente, Soveral marcava nas missivas cruzinhas sobre as quaes Rosebery trocava os seus beijos amorosos.

Assim a formosa e a forte companhia,
O dia quasi todo estão passando,
N'uma alma, doce, incognita alegria,
Os trabalhos tão longos compensando.

Qual seria a nova tramoia armada?

E' o que não posso definir com precisão, mas lembro-me de que tempos depois da primeira estar desfeita appareceu uma proposta para a formação d'uma companhia *soberana* em Lourenço Marques. A empreza seria, como outras similares na costa oriental, *portugueza* no nome mas *ingleza* no capital e obteria o imposto sobre os pretos, a viação, etc., *e as obras do porto e o caminho de ferro.*

Estaria ella ligada com a gente do Cabo. O bom nome do cidadão portuguez que patrocinava a concessão, os serviços por elle prestados ao paiz na difficil pendencia anglo-portugueza de 91 levam-me a acreditar que elle não iria *conscientemente* entregar a concessão, se a obstivesse, a semelhante gente; mas quem é que ignora o papel que os directores nacionaes representam, apezar de toda a sua boa vontade, em semelhantes companhias *soi disant* portuguezas?

Além d'isto, o facto de os jornaes do Cabo,

tão promptos na defeza dos seus interesses, não levantarem celeuma contra um pedido de tal importancia, não será um precioso indicio com respeito ás esperanças que fundavam na mesma companhia?

Inutil é insistir mais em tal ponto, porque julgo que a idéa da companhia soberana está posta agora de parte para se pensar n'outra combinação a que o *Times*, ha dias, se referia ligeiramente, é a da venda em hasta publica em Berne da nossa linha.

Quaes são os termos d'esse concurso, é o que se ignora por ora.

O que, porém, desde já se pode asseverar é que o Cabo procurará entrar n'elle para se apossar da nossa linha; a celeuma levantada contra a concessão Cohen, que foi felizmente cahir nas mãos d'uma firma transvaaliana, é uma prova bem evidente de que o sr. Rhodes pensa sempre e *malgré tout* na realisação do seu plano; se não fosse isto, que interesse tinha elle em combater a concessão Cohen, que só pode prejudicar os futuros concessionarios da linha Lourenço Marques-Pretoria?

Felizmente, parece que as coisas não correm tão faceis, como elle ao principio espera-

va; a situação azeda-se um bocado. Sir G. Sprigg amuou-se muito comnosco no jantar do mayor de East London e está resolvido a vingar-se do fiasco do primeiro concilio em que, como Apollo,... enfiou. Decididamente cobra agora novo animo e, segundo o telegrapho nos annuncia, para a aggressão se prepara.

No Cabo os jornaes reeditam as verdades amargas e as calumnias sobre a nossa administração colonial; em Londres, Soveral poz já de parte o secretario dos namorados e consulta Grotius e seus successores. Rosebery lê Machiavel; o sr. Leyds não se tem conservado inactivo, parece que muito e bom trabalho elle tem feito; os unicos que se conservam immutaveis na sua olympica serenidade são a pleiade gloriosa dos nossos diplomatas e dos nossos *africanistas* do Terreiro do Paço, que uns e outros com a enormidade dos seus conhecimentos especiaes negociaram e ultimaram a recente convenção com a Allemanha, sem mesmo saberem que havia em Kionga uma desgraçada auctoridade portugueza, cuja existencia só conheceram quando os allemães a mandaram retirar!

*
* *

A grossa borrasca que contra nós se está formando, obriga-nos hoje mais do que nunca a repetir as interrogações que o nosso epico fazia:

> **Onde póde acolher-se um fraco humano?**
> **Onde terá segura a vida?**
> **Que não se arme, e se indigne o ceu sereno,**
> **Contra um bicho da terra tão pequeno?**

Evidentemente, por melhores que sejam a nossa politica interna e administração colonial, sem apoio externo *prudentemente* adquirido é impossivel que nós possamos resistir ás injustas de certo, mas incontestavelmente inergicas usurpações britannicas.

O dr. Leyds e o Transvaal por mais sinceros e valiosos que sejam os seus bons desejos para comnosco, não nos podem tambem offerecer um apoio seguro contra as retaliações inglezas.

Aonde buscar pois o auxilio extrangeiro sufficientemente forte que procuramos?

Para justificar quanto possivel a resposta que sobre este ponto vou dar, preciso de abrir sobre a politica européa em Africa um parenthesis que procurarei tornar o mais breve possivel.

Como se sabe, a humanidade pode ser classificada em 3 grupos distinctos:

1.º—O que abrange os povos que tendo ou creado ou recebido a civilisação occidental são capazes de a desenvolver espontaneamente; no primeiro caso estão os aryas e no segundo os chinezes e japonezes.

2.º—Consta de povos que, susceptiveis de civilisação europeia, não a desenvolvem no emtanto espontaneamente, quer por incapacidade politica, quer por atrophiamento organico; os javanezes, os cochinchinezes, os dravidianos, etc.,— estão n'estas condições.

3.º — Comprehende as tribus ou barbaras ou selvagens para as quaes a civilisação é madrasta e que desapparecem perante a sua acção; os canacas, os indios da America são exemplares bem conhecidos d'este grupo.

Estas tres classes constituem pela fatal lei da natureza os povos destinados a ser respectivamente dominadores, dominados e eliminados.

Quando individuos de uma raça dominadora, sob a influencia da lei natural posta em tanta evidencia por Malthus, emigram para regiões occupadas por outras, elles criam ali

colonias destinadas a ser ou eternamente *feitorias* ou de *povoação* em periodo mais ou menos longinquo, segundo os indigenas são do 1.º ou 2.º grupo.

Além d'estes 2 typos caracteristicos de colonias existe um terceiro, o de colonias *estações*, que são pontos intermediarios entre a metropole e o ultramar.

As funcções correspondentes a estas tres especies são distinctas: a primeira procura para a raça dominadora augmento de riqueza mas insensivel expansão de raça; a 2.ª consegue principalmente este ultimo resultado, em quanto a 3.ª nada representando, em geral, quer sob um quer sob o outro ponto de vista, é no emtanto necessaria para estabelecer as communicações da mãe patria com as possessões ultramarinas e assegurar contra ataques estrangeiros a transferencia de riquezas d'aquella para estas ou *vice-versa*.

As aptidões climatericas das raças dominadoras são, como se sabe, diversas e por conseguinte, muito differente é a sua plasticidade na adaptação aos climas terraqueos.

Surge, pois, espontaneamente ao espirito uma pergunta: Quaes são os limites dentro

dos quaes a emigração aryana pode ser prolifica, isto é, verdadeiramente colonisadora?

Duas opiniões se apresentam contradictorias a este respeito.

A primeira, *soi disant* scientifica, veda aos aryas as regiões tropicaes, em quanto a 2.ª, chamada da conolisação *á outrance*, diz que com intelligencia e tempo se pode fazer vingar a raça caucasica mesmo dentro dos tropicos.

Qual d'estas duas escolas tem razão?

Em minha opinião a discordancia provém de generalisações mais latas, do que era licito fazer. Evitando agora larga discussão, só direi que se me afigura

1.º Em toda a possessão ultramarina das raças slava, hespanhola, portugueza e italiana pode ser considerada como destinada a ser fatalmente, n'um futuro mais ou menos proximo, de *povoação*.

2.º Que para as raças gauleza e especialmente anglo-saxonia, e teutonica as possessões tropicaes só poderão ser de povoação, quando a densidade dos autochtones seja pequena, porque ellas podem então aproveitar o excesso de outras raças aryanas para servir de *primeiros*

intermediarios entre os dominadores e os indigenas.

*
* *

Em virtude do phenomeno extraordinario do augmento rapido da população e da producção no globo, toda a nação européa sábia e providente, que não queira vêr amesquinhado dentro de pouco tempo o futuro da sua raça, precisa de procurar alem-mar de as 3 especies já indicadas, colonias que lhe assegurem o equilibrio actual.

Nós, os hespanhoes, os slavos e principalmente os inglezes tivemos o bom senso de não descurar este importante problema tão vital para as respectivas nacionalidades; a França, sempre envolvida nas suas guerras de equilibrio europeu, descurou-se um pouco; os teutões e os italianos especialmente, tendo-se constituido só muito tarde como nacionalidade, ficaram muito prejudicados com a distribuição politica existente.

Para se vêr quão flagrante era a sua injustiça apresentamos o seguinte quadro da

Percentagem da terra apropriada pelas raças dominadoras antes de 1884

(A superficie do globo reservada ás terras é igual a 135.000:000 k. q.)

Raças e locaes apropriados	A — Metropole e colonias de povoação — Percentagem	A — Densid. média por k. q.	B — Colonias feitorias — Percentagem	B — Densid. média por k. q.	Somma das percentagens
1. Slavos.					
a) Possessões européas, Siberia, Transcaspia e Turkestan	16,2	5	—	—	16,2
2. Anglo-saxões.					
a) Reino Unido, Canadá, Terra Nova, Labrador, Guyanna, Australia, Estados-Unidos, Cabo e Natal	20,5	1,5			
b) India e Asia Meridional.			4,0	56,7	24,5
3. Teutões.					
a) Allemanha, Austria e Hungria e possessões, Dinamarca, Hollanda, parte da Suissa, da Belgica, Guyana, Sumatra e Borneu	3,0	29,0			
b) Antilhas dinamarquezas e Java			0,1	181,0	3,1
4. Portuguezes.					
a) Portugal, Brazil e as 2 Africas	8,0	2,5	—	—	8,0
5. Hespanhoes.					
a) Hespanha, Cuba, Philippinas, Fernando Pó, Africa hespanhola e America hespanhola.	9,8	50	—	—	9,8
6. Francezes.					
a) França, parte da Suissa e Belgica, Algeria, Senegal, Soudan, Guyana, Nova Caledonia.	1,1	29,5			
b) Indo-China			0,4	39	1,5
7. Italianos.					
a) Italia.	0,2	106,0	—	—	0,2
8. Mongoes.					
a) China, Coréa e Japão .	8,7	36,7	—	—	8,7
Total. . . .	67,5		4,5		72,0

COLONIAS ESTAÇÕES

1 Slavos — nenhuma.
2 Anglo-Saxões — em todos os oceanos.
3 — Teutões — nas Antilhas e no Archipelago Asiatico.
4 Portuguezes — no Atlantico, Mar das Indias, China e Arch. Asiat.
5 Hespanhoes—no Atlantico e Arch. Asiat.
6 Francezes — Em todos os oceanos.
7 Italianos — Nenhuma.
8 Mongoes — Nenhuma.

* * *

A injustiça supra friza-se ainda mais sabendo-se que os italianos são a meia raça latina verdadeiramente prolifica e dos 14.459:000 europeus immigrados (1821-1891) nos Estados Unidos, só 6.439:000 eram anglo-saxões em quanto os teutões foram de 6.571:000!

O principe de Bismarck e Crispi viram bem os perigos d'esta situação e procuraram por tanto, quanto possivel remedial-os.

As ultimas acquisições feitas por elles e pela França e pela Inglaterra alteraram um pou-

co a situação, que pode ser representada no seguinte quadro de

Percentagem da terra apropriada pelas raças dominadoras até 1894

NACIONALIDADES	Metr. e col. de povoação	Feitorias	Somma
Slavos	16,2	—	16,2
Anglo-Saxões.	21,7	4,3	26,0
Teutões	4,6	0,1	4,7
Portuguezes	8,0	—	8,0
Hespanhoes	9,4	—	9,4
Francezes.	6,0	0,4	6,4
Italianos	1,3	—	1,3
Mongoes	8,7	—	8,7
Somma	75,9	4,8	80,7

O principe de Bismarck e Crispi conseguiram de certo muito para as suas patrias, mas isto pouco é para o futuro a que ellas tem o direito de aspirar.

A Allemanha, especialmente, quer e ha de obter mais e como só em Africa ainda ha terras disponiveis é ali que ella se expandirá; por toda a parte, porém, são principalmente os interesses inglezes que ella encontra na frente; é da Inglaterra que a Allemanha obteve as

primeiras parcellas do seu imperio colonial, e é á custa da mesma que ella continuará a ganhar novas.

Os inglèzes já não tem a este respeito a menor duvida, e as tentativas recentes de uma approximação anglo-russa são uma prova d'esta verdade.

*
* *

Voltando agora á questão do caminho de ferro, não poderiamos nós com muita cautela e prudencia aproveitar a rivalidade fatal da Allemanha e a Inglaterra?

No presente caso, ha ainda uma circumstancia favorabilissima para facilitar a nossa acção: são as relações especiaes da Allemanha e do Transvaal, a que já acima me referi.

A Allemanha precisa de manter a independencia do Transvaal não só por considerações valiosissimas commerciaes, mas ainda porque isto lhe pode trazer pela colonisação a *posse pacifica* tanto d'aquelle paiz como *de muito mais*, e a primeira condição para a manutenção da independencia transvaaliana é como todos sabem que Lourenço Marques não caia nas mãos dos inglezes.

Além d'isto, outras nações ha que nos devem tambem apoiar, e são todas as grandes nações da Europa, para as quaes a occupação de Lourenço Marques pela Inglaterra não é um facto indifferente.

Em Lourenço Marques, como bem se sabe, ha dois papeis distinctos e importantes a differençar—o d'uma estação commercial de 1.ª ordem e o de um admiravel ponto estrategico para a guerra naval, só sobrelevado em importancia no caminho do valioso trafego para o extremo oriente, em tempo de guerra, pelo Cabo.

Como estação commercial pouco importa, não hesito mesmo em dizer, melhor seria para a França, para a Italia e para a Russia que Lourenço Marques passasse das mãos portuguezas para as inglezas; veriam, no emtanto, com os mesmos bons olhos, as ditas potencias, em especial a França e a Russia, que a chave meridional do canal de Moçambique passasse tambem para as mãos da Inglaterra, que com a posse de Zanzibar reservou para si a chave septentrional do mesmo canal?

*
* *

Se recommendo o recurso a externo apoio para luctar com vantagem contra a nova cobiça britannica, isto não dispensa de certo, como valioso auxiliar, uma bôa administração interna.

Pondo de parte questões geraes, continuarei ainda sobre este assumpto a limitar as minhas observações ao restricto ponto de vista em que me tenho collocado, isto é, ao exame da situação creada pelas convenções do Natal, Cabo e Transvaal e dos correctivos de que ella carece.

São 3 os seus pontos principaes.

1.º Do facto de haver 3 linhas concorrentes na mesma região mineira, além de uma inevitavel concorrencia, resultou evidentemente para a que se concluiu depois das outras, apesar de todas as suas vantagens naturaes, uma muito sensivel, diminuição na *sua utilidade para o trafego transvaaliano.*

Exemplificarei esta asserção para a tornar mais comprehensivel mesmo aos que menos habituados se acham a lidar com considerações d'esta ordem.

Como já disse, a tonellada media pagava, antes da ligação ferro-viaria Cabo-Transvaal,

pelo seu transporte da costa para Johannesburg 8$210 reis, depois de feita essa ligação passou a pagar 3$900 reis; imaginando que as nossas tarifas serão tão baixas como as do Cabo, ella pagará no futuro 2$045 reis. A utilidade do nosso caminho de ferro que seria de 6$162 reis por tonelada se o trafego tivesse passado da tracção animal — Durban-Cherlestowne-Johannesburg — para a tracção ferroviaria—Lourenço Marques-Pretoria—reduzir-se-ha pois pelo motivo indicado a 1$852 reis.

Attendendo ainda a que as tarifas dos caminhos de ferro não são o unico *onus* imposto ao transporte de mercadorias, e a que ha a acrescentar os transportes maritimos, as descargas, as commissões dos *forwarding agents*, serviços para os quaes East London, Port Elizabeth e Durban estão hoje e estarão talvez sempre muito melhor preparados do que Lourenço Marques, vê-se que será ainda mais reduzida a utilidade do nosso caminho de ferro.

A quanto baixará ella ? E' difficil dizel-o de antemão; o que, porém, desde já se póde affirmar é que para os mais importantes centros transvaalianos, como são os campos auriferos de Johannesburg e Wilwatersend, ella

será tão pequena que não terá rapido effeito para a derivação das actuaes correntes commerciaes transvaalianas, e que a drenagem se não fará com a impetuosidade que podiamos e deviamos esperar, caso a nossa administração ultramarina não accumulasse na ultima decada erros sobre erros, caso a politiquice indigena visse nas questões de além-mar alguma coisa mais do que um campo propicio para as degladiações facciosas, onde se esquecem as questões mais vitaes para só procurarem responsabilidades que nunca se destrinçam.

2.º Como bem se sabe, no trafego dos caminhos de ferro ha a distinguir o dos passageiros, o das mercadorias de pequeno peso e grande velocidade e por fim o das mercadorias pezadas e pequena velocidade.

Para os dois primeiros, o tempo é uma questão essencial de existencia, emquanto para o ultimo o preço é o factor mais importante do seu desenvolvimento.

O caminho de ferro do Cabo, caso se mallogrem as tramoias do sr. Rhodes, não póde luctar com os seus rivaes para obter o trafego de mercadorias pezadas; o dos passageiros e mercadorias de grande velocidade, porém, pa-

rece-lhe assegurado d'uma maneira irresistivel com a *actual organisação dos serviços maritimos.*

Com effeito, pelo contracto das malas para Africa meridional a Union e a Castle estão obrigadas, sob pena de fortes multas, a fazer dentro de 19 dias a sua viagem de Southampton; com os novos typos, porém, dos vapores d'estas companhias tal travessia realisa-se em 17 dias sem forçar muito as machinas; juntando a este numero um dia para a descarga das malas e viagem do metropolitano de Londres a Southampton e mais dois para se ir do Cabo a Johannesburg temos que os passageiros, malas e mercadorias de recovagem podem chegar de Europa ao Transvaal *via Cabo* em 20 dias, periodo que é immensamente inferior ao que *actualmente* se gasta quer por Durban, quer por Lourenço Marques.

3.º O Transvaal fica dividido pelos caminhos de ferro de Lourenço Marques e Durban em 4 partes: região ao norte da nossa linha; região ao sul da linha nataliana; região comprehendida entre ellas; e por fim os importantissimos campos auriferos que ficam nos seus extremos.

As duas primeiras zonas ficam evidentemente dependentes das respectivas vias ferreas. Na 3.ª e principalmente na 4.ª é possivel a concorrencia.

Esta far-se-ha segundo os termos da convenção transvaal-nataliana em condições differentes conforme o trafego na nossa linha fôr inferior ou superior ao da linha ingleza; no primeiro caso o Natal não poderá descer as suas tarifas kilometricas abaixo das de Lourenço Marques e portanto o transporte de tonelada média na nossa via ferrea terá a seu favor a diminuição de 150 kilometros, compensados, porém, por outro lado, para as mercadorias européas pelo excesso approximado de 1$800 reis no transporte maritimo, pelas facilidades de descarga, etc; — no 2.º caso, o Natal tem o direito de fixar as suas tarifas tão baixas como quizer, e elle aproveitará de certo com largueza tal faculdade pois que tem para proceder assim os seguintes elementos favoraveis: menor despeza na construcção, devido á pratica de preceitos de moralidade e economia, infelizmente desconhecidos quer á nossa administração quer á da Netherlands S. A. C.º; mais economica exploração, graças

a um pessoal mais habilitado e barato e outras circumstancias favoraveis independentes da vontade dos empregados do caminho de ferro, taes como capitaes mais baratos, industria particular mais intelligente e emprehendedora, etc.

Eis, além da concorrencia talvez ruinosa, os 3 topicos das difficuldades que o novo estado das coisas nos creou em Lourenço Marques.

*
* *

E' incontestavel que ao governo, não só ao actual mas tambem a alguns dos preteritos, cabe o maior quinhão de responsabilidades no que hoje se dá; mas, perguntarei, no emtanto: é o unico culpado?

Não se descobrirão sob a egide do desmazelo ministerial outros a quem o contribuinte portuguez tem o direito de exigir mais diligencia nos serviços que lhes são generosamente pagos?

Evidentemente ha.

Em primeiro logar estão os governadores geraes de Moçambique; poder-se-lhes-ia per-

guntar: quando e como pretenderam conjurar o perigo que ameaça a mais preciosa das colonias confiadas á sua guarda?

Mas, tal interrogação seria pueril desde o momento em que se saiba que nos ultimos 5 ou 6 annos os governos reservaram tão alta commissão de serviço para contradansa de governadores que precisam de ser deslocados das outras provincias por *conveniencias de serviço publico*, não se lhes concedendo assim nem mesmo a precaria estabilidade de 3 annos que era da praxe guardar.

Vinham depois os governadores do districto; mas ha ahi alguem capaz de dizer quem governou Lourenço Marques nos ultimos annos? De 91 para cá tenho conhecido sem o minimo exaggero 10 governadores!!

Seguia-se ainda o director do caminho de ferro de Lourenço Marques; — haverá no ministerio da marinha ou em qualquer outra repartição do estado algum relatorio de tal empregado? Se ha, porque o não publicaram ou tentaram remediar o mal?

Temos por fim os nossos consules do Cabo, Natal e Transvaal, gente conspicua e commensaes graudos á meza do orçamento.

Esquecer-se-iam taes servidores do Estado, que lhes cumpre, além da arrecadação dos emolumentos consulares, informar a secretaria respectiva de todos os passos dados pelos governos junto aos quaes estão acreditados, que possam ser nocivos aos nossos interesses? Ignorariam elles por ventura os termos das convenções effectuadas? Mas estas tiveram larga publicidade, sustentaram-se sobre ellas brilhantes debates nas camaras coloniaes.

E' este um ponto para o qual chamarei a attenção do sr. ministro dos negocios estrangeiros. Se os alludidos consules informaram s. ex.ª sobre tal assumpto, porque não tentou até esta data *negociações que remediassem o estado das coisas, sem ter por isso que interferir em nada com a questão de Mac-Murdo,* que, como se vê, ainda que relacionada com o caminho de ferro, é distincta da que tenho tratado?

Se o não fizeram, porque lhes não tomará sua ex.ª as responsabilidades, castigando os culpados e fazendo até trabalhar talvez mesmo um pouco a vassoura de que o ministerio a seu cargo em certos ramos de serviço tanto carece?

Como remediar esta situação que se me

affigura inacceitavel, regressando, não direi ao antigo estado das coisas, que é impossivel recuperar, mas a outra mais favoravel e principalmente estavel?

Como conjurar os desastrados effeitos das convenções ferro-viarias do Natal e Cabo com o Transvaal?

* * *

Evidentemente não ha senão dois modos de debellar a crise: ou entrar em combinação com as partes litigantes ou luctar com ellas.

Pela primeira solução, que, como já disse, nos foi offerecida pelo sr. Rhodes, nós acordariamos com o Cabo sobre a maneira de distribuir equitativamente o trafego transvaaliano; semelhante combinação obrigaria por sua vez immediatamente o Natal a proceder de egual fórma — e *harmonisados assim todos os portos por onde a importação e exportação transvaalianas se podessem fazer, nós sujeital-as-iamos a tarifas que nos compensassem pela sua elevação a quantidade de carga perdida.*

Era esta evidentemente uma solução contra a qual nada se póde objectar sob o ponto de vista financeiro, porque ella só prejudica-

vá o Transvaal e seria da nossa parte verdadeira loucura sacrificar as nossas conveniencias pelas da republica boer, por maiores que sejam as nossas sympathias para com ella.

Eis a vantagem da questão.

Quaes serão os seus inconvenientes?

*
* *

E' em primeiro logar preciso colligar-nos com a gente do Cabo, a quem temos merecido especiaes obsequios nos ultimos tempos.

Mas será isto uma razão para intransigentemente nos furtarmos a entrar em negociações com elles?

Se assim é, porque é que procedemos de diversa fórma com a França, por exemplo, que nos expoliou na Guiné e no Congo, que nos humilhou com a celebre questão de Charles e George e mais recentemente com o incidente Casimir Périer, que do alto da bancada ministerial e com pleno assentimento de toda a camara nos disse algumas amargas verdades e muitas injurias?

O *ultimatum* inglez de 1890, foi por ventura mais brutal ou mais significativo?

Qual é a razão porque negociamos com a Belgica, que nos espoliou da maior parte dos actuaes territorios do Estado Livre do Congo? Qual é a razão, repito, porque negociámos com a Allemanha, que fez mallograr em 1884 o tratado anglo-portuguez, pelo qual lord Granville nos reconhecia o hinterland do Congo, e que muito recentemente nos tirou Kionga?

A Inglaterra tem-nos espoliado mais do que qualquer outro paiz? Talvez, mas se o fez foi porque era a mais esperta de todas; e se por acaso assim não acontecesse, não attrahiria a nossa fraqueza a rapinagem de outras nações? os hollandezes nas Indias orientaes e occidentaes não precederam os inglezes nos ataques ao nosso vasto imperio colonial? E com a França não aconteceu o mesmo? Madagascar não é por ventura a nossa tão fallada ilha de S. Lourenço?

Conservar rancores contra uns e estar em identicas circumstancias de braços abertos para outros é uma falta de equidade que talvez se possa desculpar mas que nunca se justifica.

*
* *

Outro inconveniente offerece ainda a solução que deixei acima indicada, e é que ella obrigaria o Transvaal a entrar na esphera da influencia do Cabo; este não deixaria de lhe impôr então condições que egualassem a sorte do emigrante *inglez* ao boer, passando a actual supremacia politica d'este elemento para o inglez; accelerada assim a anglicanisação do Transvaal, este não tardaria muito em ser densamente povoado pelos inglezes, que por ora se teem ali limitado apenas a explorações mineiras, e comprehende-se que elles não tardariam a alastrar tambem para a zona sujeita á nossa soberania, absorvendo assim os actuaes districtos de Lourenço Marques e Inhambane com uma certeza e precisão superiores a quantas expedições elles tentassem contra nós. Ainda mais, a Allemanha, perdida a esperança de manter a autonomia do Transvaal, não deixaria provavelmente de entrar em accordo com a Inglaterra e realisar-se-ia então a ameaça que peza sobre Moçambique, que tão clara se infere do ultimo tratado anglo-portuguez: o norte do Zambeze para a Allemanha e o sul para a Inglaterra.

Acho estes perigos tão graves para a nos-

sa soberania, que não hesito em dizer que é o unico motivo porque eu rejeito a hypothese a que acima alludi d'uma combinação com o Cabo.

Contrariar quanto possivel e *prudentemente* a absorpção do Transvaal, tratar immediatamente da fundação de nucleos da nossa raça nos Libombos e Inhambane, eis a unica politica que nos póde salvar do abysmo para o qual pelo actual systema estamos caminhando com passos agigantados.

Posta, pois, de parte a ligação com o Cabo, não nos resta mais do que luctar com elle.

Em que condições devemos nós encetar a lucta?

* * *

Pelo estudo que já fiz, mostrei que a pequenez do preço de transporte na nossa linha era até certo ponto compensada pela barateza dos transportes maritimos para os pontos rivaes.

Além d'isto a grandeza relativa dos seus recursos, a maior confiança que merecem aos capitalistas, etc., são outras tantas condições

para que as colonias inglezas se possam sujeitar com facilidade a maiores sacrificios monetarios e não creio portanto difficil prever que no caso de uma guerra de tarifas esgotar-nos-iamos muito mais depressa do que o Natal e principalmente do que o Cabo.

Como tornar, pois, impossivel a lucta?

Propor ao Transvaal um *Zollverein* fiscal, que facilite o transito de mercadores entre Lourenço Marques e a republica sul africana é a unica medida que se me afigura capaz de salvar o futuro tão compromettido da nossa colonia.

Quaes seriam as bases do *Zollverein?* Em primeiro logar convinha pôr de parte, ao menos para Lourenço Marques, as bases actualmente em vigor para as tarifas coloniaes.

Proteger com direitos differenciaes productos de industria nacional, *que se não exportam,* será uma maneira muito commoda de ganhar as boas graças dos influentes politicos da metropole, mas é ridiculo n'um trabalho serio de regeneração colonial.

Sacrificar-se-ia, pois, sem hesitações a nossa pequena exportação de quinquilherias manufacturadas, pedindo-se plena liberdade

de entrada para os productos agricolas que constituem a especialidade do nosso solo, taes como: vinho, azeite e cortiça, e talvez mesmo para as conservas de peixe, etc.

Como compensação dariamos excepcionaes beneficios para as exportações de cereaes e gados transvaalianos, que se perdem pela carestia de transporte, e que podem ser facilitadas sem grande onus em paizes novos, como são Lourenço Marques e o Transvaal, aonde, como se sabe, a importação excede em valor e principalmente em peso a exportação, e se deve por conseguinte baixar para esta as tarifas, a fim de não virem do interior os wagons completamente vasios, como actualmente veem.

*
* *

Estabelecido n'estas bases o *Zollverein*, não seria difficil, com alguma fiscalisação, elevar as tarifas a 15 % ad valorem, dos quaes 4 ou 5 % seriam reservados para nós e o resto iria para o Transvaal.

D'esta fórma, podiamos, sem grande sacrificio nem lucta de tarifas ferro-viarias, segurar para a nossa linha pelo menos dois ter-

ços da importação total transvaaliana, que sommada com a de Lourenço Marques é já hoje de £ 6.000:000, e fazer render a alfandega £ 240 a 300:000, valor muito superior ao que ella actualmente produz.

Para o Transvaal ficariam respectivamente £ 660 a 600 mil (rendimento actual) e mais as vantagens que lhe resultariam do livre transito dos cereaes e da maior productividade da parte da linha pertencente á Netherlands S. A. C.º em que o governo d'aquelle paiz está interessado n'uma somma de £ 5.000:000.

Esta solução afigura-se-me a unica capaz de dar uma certa estabilidade á prosperidade de Lourenço Marques, pois baseia-se n'uma convenção em que ambas as partes contractantes ganham serias vantagens *á custa* de intrusos.

Do ut des foi a formula invariavelmente seguida nas convenções internacionaes em que haja lealdade, e é esta como se vê, a norma que adopto.

É a proposta a medida mais importante mas não a unica. Outras ha que a devem completar.

*
* *

Para que ella não seja mal vista pelos interessados, para que realise na derivação que tem em mira, das correntes commerciaes o principio de *minima acção*, precisa de que outras de menor importancia a completem.

Uma d'ellas é de certo a remodelação de tarifas nas carreiras chamadas da mala portugueza para Africa oriental; segundo o contracto realisado a *Union* estabeleceu preços muito reduzidos e favoraveis para o transporte de carga entre Lisboa e Lourenço Marques, mas este porto, como bem se sabe, tira toda a sua importancia do transito de mercadorias para o Transvaal e é portanto para estas, que veem na sua grande maioria do estrangeiro, que convém pedir a reducção: é preciso evitar que a *Union* leve por tonelada de carga media procedente de Southampton 225 réis pelos 540 kilometros de excesso de navegação entre East London e Durban e 2$025 réis pelos 1:200 kilometros entre East London e Lourenço Marques!!

Que a *Union* eleve ou baixe «dentro de curtos limites» as suas tarifas, deve ser-nos completamente indifferente, o que, porém, não podemos nem devemos admittir sem dar

mostras de evidente inepcia é que paquetes de mala portugueza favoreçam Durban á custa de Lourenço Marques, que sejam por assim dizer defferencias em favor do porto nataliano.

*
* *

Outra questão que precisa de ser resolvida é a do trafego de passageiros e carga de grande velocidade.

Como já se viu, elle gasta de 20 a 22 dias para chegar de Londres a Johannesburg via Cabo.

Como conseguir indentico resultado, *via* Lourenço Marques?

A este respeito convem fazer as tres seguintes indicações fundamentaes:

1.ª *Abandonar o caminho do Cabo e seguir o de Suez.* Tão intuitiva esta é, que dispensa o menor commentario para a sua justificação.

2.ª *Pôr por ora de parte a idéa de uma empreza puramente nacional.* As condições do commercio da costa oriental são tão differentes das da occidental, a concorrencia de importantes companhias estrangeiras é ali tão irresistivel que qualquer empreza exclusivamente

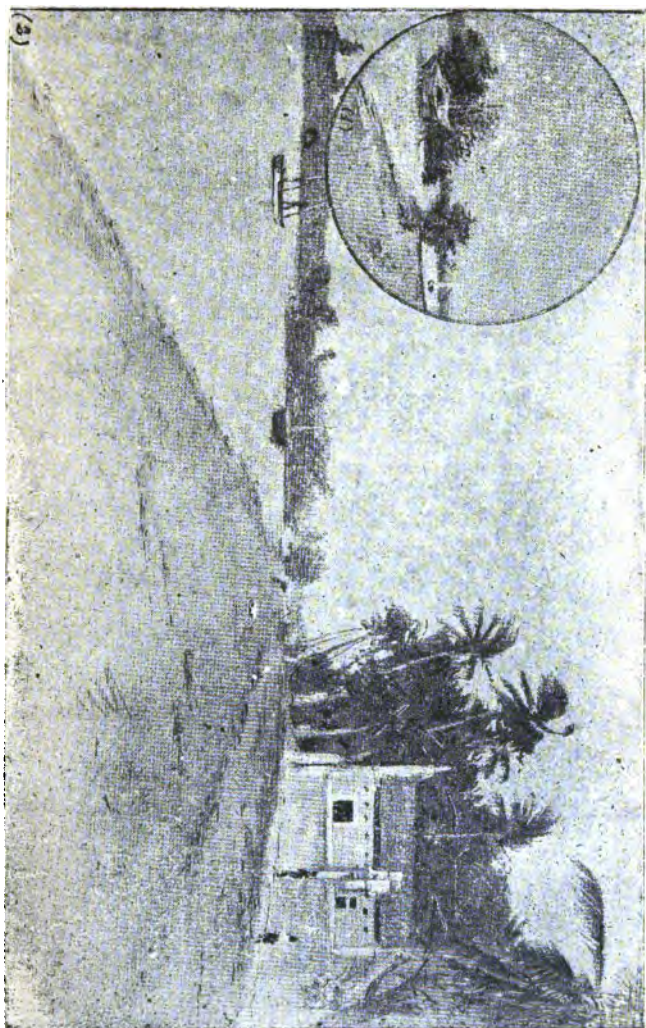
nacional, mesmo sem os erros e esbanjamentos que fizeram afundar a Mala Real, soçobraria menos vergonhosa mas tão seguramente dentro de pouco tempo.

3.ª *Dever-se aproveitar uma empreza existente que faça com a velocidade de 15 a 16 milhas uma parte do caminho*, isto é, *da Europa a Aden.*

Qualquer colligação das potencias interessada no trafego do Canal de Moçambique que exclua as colonias britannicas não póde, como é facil de se suppôr, sem supportar graves encargos, pagar uma empreza exclusiva que se sujeite entre a Europa e Lourenço Marques a uma velocidade tão dispendiosa como a apontada; aproveitar n'estas condições a grande celeridade que as carreiras já existentes para o Oriente têem da Europa até Aden, é uma medida de economia que tudo recommenda nas nossas actuaes precarias circumstancias financeiras.

*
* *

Posto isto vejamos como se deverá em minha opinião atacar o problema.

Da primeira das indicações supra resulta que se não deverá renovar o actual contracto

1 — UMA RUA DE INHAMBANE
2 — MESQUITA E BAHIA DE INHAMBANE

com a *Union*. Tanto esta companhia como a *Castle* ficam pela propria direcção das suas carreiras inhibidas de entrar no novo concurso.

Da 2.ª e 3.ª conclue-se que deveremos aproveitar qualquer empreza existente, combinando-a com os serviços de outras similares para o Oriente.

Como se sabe, todas as semanas parte de Londres a mala do Oriente. Atravessado o estreito, esta mala fracciona-se em França em duas — a da India e a do Extremo Oriente.

A primeira segue para Brindisi donde um vapor da *P. & O.* a transporta para Bombaim pela *P. L. M.*

A segunda vae até Marselha, donde um barco das *M. M.* a leva para a Indo-China.

Entre Londres e Aden gastam-se com o serviço *Brindisi* e *P. & O.* 10 dias quando muito, e com a organisação *P. L. M.* e *M. M.* uns 11 dias o maximo.

Os vapores da *P. & O.* vão á Australia mas não tocam na costa oriental; os das *M. M.* vão a Madagascar, mas não descem mais abaixo.

Além d'isto, a empreza allemã manda bar-

cos com velocidades muito inferiores para a Costa Oriental por Hambourg, Lisboa e Napoles.

*
* *

As potencias européas interessadas na Costa Oriental são, como se sabe, Portugal, Transvaal, França, Allemanha e Inglaterra.

É intuitivo que d'uma colligação em que nós entremos deve tambem collaborar o Transvaal e excluir-se a Inglaterra. Na impossibilidade de conciliar os interesses francezes e os allemães podem-se apresentar duas hypotheses segundo nós conseguirmos fazer interessar na colligação a Allemanha ou a França.

Na 1.ª hypothese, as malas portugueza, transvaaliana e allemã seguiriam nos vapores da *P. & O.* até Aden e depois nos vapores allemães para Lourenço Marques, tocando apenas no porto mais importante do Zanguebar germanico (Dar-es-Salam ou Bagamayo). Estes vapores iriam da Europa até Aden com a actual velocidade normal, mas de Aden até Lourenço Marques seriam obrigados a deitar 16 milhas por hora.

Na 2.ª hypothese as malas portugueza, transvaaliana e franceza seguiriam na carreira do Oriente das *M. M.* que recuaria as testas das linhas de Africa ao norte até Lisboa ou talvez mesmo até Southampton e ao Sul até Lourenço Marques, tocando apenas em um porto de Madagascar, provavelmente Nossi-Bé. Entre Southampton e Aden a carreira teria a velocidade normal, mas recebidas aqui as malas ella elevaria a marcha até Lourenço Marques a 16 milhas.

Em qualquer dos casos o trafego dos portos Africanos intermediarios seria deixado a vapores de menor calado que coalhando-o em digressões de cabotagem pela costa o introduziriam na arteria principal quer em Lourenço Marques quer em Dar-es-Salam ou Bagamayo na 1.ª hypothese, Nossi-Bé na 2.ª.

D'esta forma qualquer das carreiras propostas podia competir em velocidade para os passageiros do Transvaal com as da *Union* e Castle.

Dar-se-ia á preferida o exclusivo do trafego dos passageiros e mercadorias dos governos colligados, impondo-se-lhe pela parte que nos toca, que não levasse pelas mercadorias e

passageiros de *qualquer porto para Lourenço Marques taxa superior a que pelas tarifas da Union ou Castle lhes seriam applicadas, se elles fossem, no caso das mercadorias para Durban, no caso dos passageiros para East London.*

Para os nossos portos intermediarios, cujo movimento não póde ser prejudicado por outros rivaes, escusado será estabelecer medidas officiaes *estrategicas,* devendo-se deixar á simples lei da concorrencia entre Companhias rivaes o cuidado de regulamentar esta questão.

Eis a traços muito largos e sem maiores justificações que os limites por demais estreitos d'este trabalho não permittem, as bases para resolver o problema a que alludi.

A rapidez de qualquer das viagens propostas, o seu maior interesse, o accesso á região temperada da costa do Mediterraneo na epoca mais insalubre (Dezembro a Abril) em Africa e mais fria na Europa, a infinidade de combinações que a enxertia nas poderosas Companhias das M. M. ou P. & O. lhes ha de permittir, a maior accessibilidade á Europa Continental, serão outros tantos valiosos auxiliares para derivar o trafego de grande velo-

cidade das carreiras da Castle e Union *via Cabo* para as das nossas malas.

*
* *

Uma outra questão, que convém ainda resolver, é a do caminho de ferro de Suazilandia.

Como já disse, esse paiz foi por fim cedido pela Inglaterra á influencia da republica sul-africana; começa ali a desenvolver-se agora um importante nucleo de população branca que carece de não ser prejudicada pelo *zollverein* que proponho.

Evidentemente se nós descurarmos a Suazilandia e deixarmos que o Natal prolongue o seu actual ramal Dundee até Zululandia, os *suazilanders* ganharão mais em importar as mercadorias de que carecem pela via Durban-Dundee-Zululandia do que por Lourenço Marques, e o *zollverein* ser-lhes-ha então evidentemente prejudicial.

É preciso por conseguinte, para evitar descontentamentos, que se esteja preparado para, de accordo com o Transvaal, se promover a construcção d'um ramal de Lourenço Mar-

ques até Suazilandia, que vá entroncar na parte boer da linha Durban-Johannesburg, antes que os natalianos, prolongando o ramal Dundee-Zululandia, tirem uma grande parte de *utilidade* ao que apresento á consideração do publico.

Eis em rapido resumo as medidas *especiaes* que se me afiguram os principaes auxiliares do *zollverein* proposto para assegurar d'uma maneira decisiva para nós o trafego transvaaliano, de que intrusos se tentam apossar á sombra da nossa inepcia e incuria.

*
* *

Como mostrei, a gravidade da questão do caminho de ferro Lourenço Marques-Pretoria provém de dois factos essencialmente distinctos; o litigio Mac-Murdo sujeito á arbitragem da Suissa e a nova situação politica resultante das convenções ferro-viarias do Cabo (1891) e do Natal (1893) com o Transvaal.

O que fez o governo para contrabalançar o pernicioso effeito resultante d'estes actos internacionaes para o futuro de Lourenço Marques?

Melhor do que eu o podia fazer, dizem-n'o as asserções dos snrs. presidente do conselho e ministro dos negocios estrangeiros, que, por mal reproduzidas nos extractos, são corrigidas pela *Tarde* de 17 de outubro, da seguinte fórma:

«Ambos affirmaram que o governo não tinha acceitado proposta alguma relativamente áquelle caminho de ferro, á sua exploração e ao pagamento eventual de qualquer indemnisação em que o tribunal arbitral de Berne podesse vir a condemnar o governo portuguez.

O snr. ministro dos negocios estrangeiros apenas accrescentou que o governo não podia presuppôr a decisão do tribunal: que confiava plenamente na sua justiça e rectidão; e que não quizera por qualquer acto seu modificar, com o litigio pendente, a sua situação, quer de facto, quer de direito, perante o mesmo tribunal.»

A *Tarde*, criticando depois o proceder de tão illustre preopinante, diz:

«Esta tem sido sempre a attitude do governo portuguez no assumpto. E não nos parece que regular e correctamente podesse ser outra. Não crêmos que ninguem possa citar qualquer acto ou palavra do governo que deslise d'esta franca e firme resolução.

É claro que isto não significa que o governo deixe de pensar no futuro e de prevêr as eventualidades possiveis. Mas isso não póde modificar por agora a sua posição, que tem de ser estrictamente a de manter o *statu-quo* até ao julgamento do tribunal arbitral.»

Discordo absolutamente d'este modo de vêr: que o governo não alterasse a sua situa-

ção traficando com a linha em litigio, era não só correcto mas até *conveniente.*

Ninguém mais do que eu, detesta essa politica internacional formada toda por *espertezas de ratos,* que ultimamente se ia desenvolvendo entre nós; mas não negociar com o Transvaal um novo regimen fiscal que alterando o alcance das já alludidas convenções ferroviarias fizesse regressar quanto possivel a nossa situação para o estado favoravel existente anteriormente, não será um verdadeiro erro?

Imaginemos que a arbitragem nos era desfavoravel e o governo julgava *conveniente acceitar qualquer proposta* sobre o pagamento da indemnisação aos primitivos concessionarios e sobre a exploração da nossa linha, augmentar a sua utilidade que de sete mil réis passou a ser actualmente quando muito de mil e duzentos réis por tonelada de carga media, não será uma maneira bem evidente de *bonificar* muito sensivelmente o objecto negociavel?

O ministro da marinha não deu porventura uma singular prova de ingenuidade em não tentar modificar as tarifas *differenciaes* com que a *Union* favorece descaradamente o porto

de Durban em prejuizo do de Lourenço Marques?

Ainda mais, o berreiro e as ignominias que o Cabo nos dirige e de que o telegrapho se tem feito echo, quando ha receio de alguma convenção luso-transvaaliana, as tentativas e offerecimentos magnanimos que elle tem empregado para trazer o Transvaal para a esphera da sua influencia, não chamaram nunca a attenção do governo para esta parte da questão do caminho de ferro que tem sido completamente despresada?

De resto, o que é que se podia oppôr á realisação de tal acto?

Alguma clausula do primitivo contracto Mac-Murdo?

De certo não.

Alguma convenção internacional? Consultando taes diplomas, nada encontro que justifique a reserva official; o tratado anglo-portuguez de 1891 estabelece de certo uma especie de condominio com a Inglaterra em Moçambique e chega mesmo a declaral-a herdeira presumptiva d'uma parte da corôa portugueza, mas felizmente não leva a tutela a ponto de transformar o Terreiro do Paço n'uma

succursal da Downing Street; esta tem hoje, e espero bem que o terá sempre, em quanto o desejar, na rua de S. Francisco de Borja a sua filial.

A má vontade d'uma das partes interessadas? No decurso d'este estudo já demonstrei que os nossos interesses economicos e politicos são identicos e portanto não ha, não póde, nem deve haver da parte do Transvaal animosidade contra nós; em todo o caso, para melhor frisar esta asserção, cito a seguinte phrase proferida pelo snr. Rhodes n'um *meeting* publico em principios do corrente anno:

....

... Mas julgo que para as mercadorias pesadas haverá grande competencia. Por conhecer os *sentimentos pessoaes do presidente do Transvaal de que tudo deve vir por Delagoa-Bay, julgo provavel* que esta via seja largamente adoptada.

....

O que se tem feito para se aproveitar essa boa vontade? Nada.

A que attribuir tanto desleixo? Á falta de espirito patriotico?

De certo não; sejam quaes forem sobre a questão as minhas discordancias e accusações,

faço ao governo a justiça de o julgar tão patriotico como os que mais o são.

Á extrema instabilidade dos ministerios, á constante contradansa em que os proprios ministros se acham durante o pouco tempo do seu poderio, á leviandade com que o nosso problema colonial é tratado, apesar de todas as pomposas declarações em contrario, á falta d'uma secção competente no ministerio dos negocios estrangeiros, que estude com *seriedade* e *ininterrupto nexo* as conveniencias das nossas relações internacionaes sob o ponto de vista colonial, e á ignorancia que de tudo isto resulta no Terreiro do Paço, eu attribuo sómente a falta d'uma nova convenção *luso-transvaaliana*.

Para mostrar a necessidade d'este diploma, cito os seguintes factos:

O caminho de ferro progrediu ultimamente com rapidez; está hoje ligado com Pretoria; qual é o accrescimo resultante para o movimento de Lourenço Marques?

Deu-se alguma coisa parecida com o que succedeu no Cabo depois da creação de *Rand-Tram?*

A alfandega d'esse nosso porto accusa um

movimento de importação réis 1.666:749$861 em 1892 e 2.497:947$715 reis em 1893, isto é, um excesso de menos de £ 200:000 e no emtanto só Johannesburg pagava ás alfandegas transvaalianas, por mez, a média de 30:000 libras em uma importação approximada de £ 360:000, a Netherlands tirava nos seus cincoenta e tantos kilometros do *Rand-Tram* o producto bruto de £ 41:040 emquanto nos trezentos e tantos da linha oriental só fazia £ 12:000!!

Ainda ultimamente o commercio de Lourenço Marques, que tem o direito de assegurar para si o trafego transvaaliano que monta a £ 6.000:000, queixava-se amargamente de que estava *paralysado* por a revolta indigena o ter impedido de envenenar com algumas dezenas de *garrafões* de alcool os pretos das terras da corôa!

Eis, graças á nossa incuria, as tristes condições a que a nossa acção civilisadora se reduz na mais *prospera e florescente de todas as nossas colonias da costa oriental!!*

Depois do commercio do *pau preto* o do alcool, os dois inimigos mortaes do desenvolvimento da Africa!

E havemo-nos de queixar depois se a Europa continuar a expoliar-nos das nossas possessões d'além mar por moralidade publica e a bem da civilisação!

Em tudo isto o mais curioso da questão é que o Cabo, se havia de queixar-se do Transvaal, sobre o qual a Inglaterra conservou uma certa suzerania nominal, quando receia alguma intelligencia boer comnosco, appella para o *Foreing Office* contra nós!

Como explicar esta curiosa tactica? Ella constituirá um segredo para quem desconheça a moderna litteratura colonial ingleza; mas não o é absolutamente a quem leia alguns volumes d'essa collecção.

No livro *Men, mines and animals in South Africa,* por exemplo, diz o illustre estadista conservador Randolph Churchill: *mas o seu valor* (da Machona) *excita a cobiça não só dos fracos e facilmente fiscalisados boers, mas dos mais fracos e ainda mais facilmente fiscalisados (still more easily-controlled) portuguezes*... Lembrando-nos agora de que a theoria da lucta pela existencia é ingleza, que inglezes são os principios da *moral utilitaria* e que por fim um sabio da mesma nação, Huxley, não hesitava

em dizer que o tigre *tinha o direito* de devorar a presa, comprehenderão todos os motivos de preferencia, que merecemos ao Cabo nos seus ataques.

O governo que se previna; a fera espreita a presa!

PEDRO A. ALVARES.

AFRICA DO SUL

POR

CONSTANCIO ROQUE DA COSTA

DIRECTOR POLITICO DO «UNIVERSAL»
DEPUTADO DA NAÇÃO PORTUGUEZA, ETC.

AFRICA DO SUL

QUESTÃO de Lourenço Marques traz os espiritos completamente voltados para a Africa do Sul. A nação, que parecia ter entrado n'uma phase de indifferença, até certo ponto assustadora, está dando provas de que a alma portugueza vive ainda e com bastante energia para vibrar com violencia sempre que se vêem ameaçados a integridade da patria e os brios nacionaes.

O que se observa n'este momento entre nós demonstra que no fim de tudo a nação sabe guiar-se perfeitamente pelos seus instinctos naturaes, desprezando os incitamentos da especulação politica, que não poucos teem procurado explorar para os seus fins, para só

India. Tudo isto impõe á Inglaterra a necessidade imprescindivel de procurar novos mercados, sob pena de vêr esgotarem-se successivamente os recursos nacionaes.

N'estas circumstancias seria de toda a vantagem para a Inglaterra contentar-se com encontrar abertos os mercados africanos, sem se preoccupar muito com a idéa de dominação, que nem sempre é o melhor meio para o desenvolvimento do negocio.

Os paizes tão adiantados como a Inglaterra devem sempre preferir a livre concorrencia, porque teem no seu grau de adiantamento a garantia de poderem negociar em melhores condições do que os seus rivaes.

Mas no Cabo e no Egypto levanta-se a questão estrategica, e d'ahi nasce para os inglezes a necessidade de sustentar n'aquelles dois pontos a politica da dominação pura e simples, politica que ficam obrigados a estender tambem para o interior.

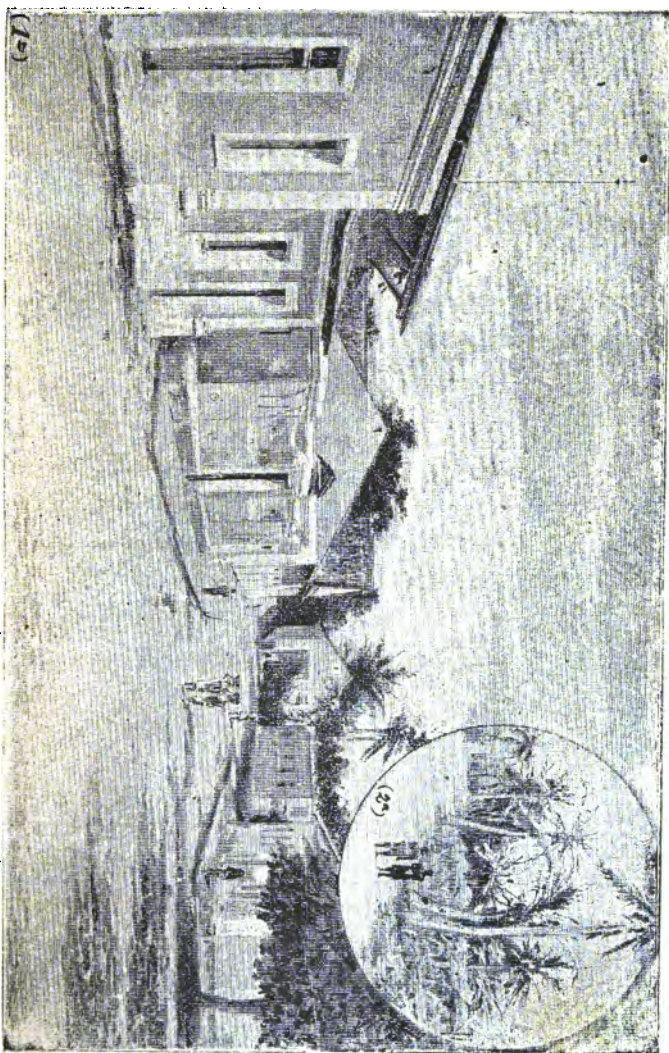
«A posição militar do Cabo é d'uma importancia vital para o imperio, escreve sir Charles Dilke, e os problemas politicos que apresenta o Cabo são da mais alta gravidade. O Cabo é o nosso meio caminho da casa, cu-

ja perda deve ser quasi fatal para o nosso imperio indico e para o nosso commercio da China. Em caso de qualquer guerra geral, em que a França esteja contra nós, todo o nosso commercio oriental e australiano terá de ser feito pelo Cabo, tanto mais que, mesmo em caso d'uma immensa superioridade da nossa frota e d'um bloqueio dos grandes portos francezes, não será possivel conservar o Mediterraneo livre para o commercio.»

Por estas poucas palavras do importante estadista inglez vê-se a necessidade em que se acha a Inglaterra de dominar exclusivamente no Cabo. Mas é aqui que começam as difficuldades. A população do Cabo é composta principalmente do elemento boer, ou antigos hollandezes, e dos antigos huguenotes francezes que para ahi se refugiaram no seculo XVII. Estes dois elementos não sympathisam com os inglezes e teem uma grande influencia na politica do Cabo. Ultimamente o sr. Cecil Rhodes tem conseguido interessar os boers e os antigos huguenotes na sua politica, e é com esta grande força que consegue preponderar no *Foreign Office* em Londres, obrigando o governo britanico a auxiliar incon-

dicionalmente a politica das usurpações e das violencias da companhia *South-Africa* com a ameaça da independencia do Cabo; no caso de resistencia ou de escrupulos da parte do governo inglez.

Ora aqui está a razão da grande influencia do sr. Rhodes na politica ingleza da Africa do sul.

Agora succede que, estando prestes a funccionar o caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretoria, o sr. Rhodes percebe a derrota que vão soffrer a linha e o porto do Cabo e, por conseguinte, os interesses tanto da colonia do Cabo como dos proprietarios d'aquella linha ferrea. O sr. Rhodes tem-se esforçado por conseguir a reunião de todas as linhas ferreas da Africa do sul, como as do Cabo, do Natal e de Lourenço Marques, nas mãos d'uma mesma companhia, sob sua tutela, para regular as tarifas de fórma que as linhas não façam concorrencia uma á outra. É evidente que ficariam assim salvaguardados os interesses do Cabo, mas nós ficariamos condemnados a não poder tirar as vantagens que naturalmente deviamos tirar da posição do nosso porto de Lourenço Marques, e tambem de

I, 2 — DUAS RUAS DE INHAMBANE

certa má vontade do Transvaal pela colonia do Cabo.

Eis a razão principal do antagonismo que existe entre os nossos interesses e as pretenções do snr. Cecil Rhodes. Estando para se decidir a questão da arbitragem sobre o nosso caminho de ferro e acreditando o snr. Rhodes que não dispomos de recursos para ficarmos com a linha, receia, provavelmente, que a vamos entregar a alguns dos seus rivaes, e isto póde ter-lhe inspirado a idéa de nos crear novas difficuldades em Lourenço Marques.

Mas em vista das providencias energicas e immediatas adoptadas pelo nosso governo, e da attitude heroica manifestada pelo nosso exercito e pela nossa armada que tão pressurosos se teem mostrado para ir defender na Africa os direitos do paiz, e, diante do movimento da opinião publica portugueza, que evidentemente vae entrando n'uma phase nobremente apaixonada, é provavel que não seja ainda d'esta vez que os nossos rivaes consigam espoliar-nos de Lourenço Marques.

* * *

Referimo-nos já aos diversos elementos que preponderam na Africa do sul e que disputam entre si a primasia.

Vimos que a Inglaterra precisa de dominar no Cabo para ter segura aquella grande via de communicação para o seu imperio da India e para manter as suas relações commerciaes com o extremo-Oriente, ficando obrigada, por isso, a transigir com a politica do snr. Cecil Rhodes, que tem conseguido reunir os differentes elementos que constituem a colonia do Cabo.

Sob o ponto de vista economico, a Inglaterra não tem tirado, pelo menos até hoje, grandes vantagens das suas possessões sul-africanas. Os inglezes não exploram a Africa do sul da mesma fórma por que as nações européas exploraram outr'ora as colonias americanas. Em quanto na America se tratou desde logo da colonisação e da cultura do solo, conjunctamente com a exploração das riquezas mineraes, na Africa, a principal preoccupação dos aventureiros, que para ahi vão, é enriquecer-se rapidamente com explorações das minas de ouro e de diamantes, e em especial com as grandes especulações da bolsa.

Se não nos enganamos, hoje é principalmente o jogo da bolsa o caracteristico predominante da exploração africana.

Descobrem-se alguns filões de ouro, faz-se um reclame inaudito em volta d'esta descoberta, constituem-se companhias para a exploração da nova mina, ordinariamente com acções de 1 libra cada uma, mal começa a exploração, promettem-se fundos e mundos aos accionistas, joga-se na bolsa com as acções que d'um momento para outro chegam a valer 20 e 25 £, e, quando menos se espera, descobre-se que o filão não é virgem, que foi já abandonado pelas difficuldades da exploração, e as acções caem até não valerem mais do que o peso do papel, depois de terem enriquecido os que tiveram a fortuna ou a habilidade de passal-as a tempo, mas isto á custa dos ultimos portadores, que se arruinam.

Como se vê, este systema de exploração póde provocar jogos animadissimos na bolsa, desde que apparece o exemplo de muitos chegarem a fazer fortuna, mas a economia geral nada ganha, porque, no fim de tudo, não augmenta em nada a riqueza publica.

Assim succede que a Inglaterra não chega

a tirar grandes vantagens do capital que exporta para a Africa do sul para a exploração das minas de ouro, que não são das mais remuneradoras, e para as despezas da conservação d'aquelles dominios da corôa, que ainda pezam consideravelmente sobre o thesouro da metropole.

Tambem a Inglaterra comprehende que o sr. Cecil Rhodes não é eterno e que o seu prestigio no Cabo póde decahir antes mesmo que elle desappareça da vida activa. Se isto succeder, ninguem póde prevêr ao certo qual virá a ser a attitude do elemento boer em frente da dominação ingleza, dada a importancia d'aquelle elemento na colonia do Cabo, a ponto de ter maioria no parlamento colonial e de conseguir que a legislação da colonia seja mais adaptada aos usos e costumes dos boers do que dos inglezes. É até este um dos phenomenos mais notaveis da administração da colonia do Cabo: a sua legislação approxima-se mais da ordem de idéas que predomina na legislação hollandeza do que na legislação britanica.

A Inglaterra calcula os perigos que podem resultar d'este facto para a sua dominação no

Cabo, e é natural que por todos os meios procure ter pé firme em outro ponto que possa substituir com vantagem o porto do Cabo. É esta uma das ameaças que peza sobre o nosso dominio em Lourenço Marques.

A parte mais rendosa da colonia do Cabo, e que está quasi exclusivamente na mão dos inglezes, é Kimberley, ou o *Diamond fields* como elles chamam, que é a região que abrange as grandes minas de diamantes do Cabo.

Em 1889 o sr. Cecil Rhodes obteve a grande concessão, ou antes a celebre carta que dá á companhia *South Africa* direitos magestaticos para ir occupando e explorando territorios, sob a suzerania da Inglaterra, ao norte da colònia do Cabo, sem determinar os limites da acção da nova companhia. Ninguem ignora o uso que a *South Africa* tem feito d'essa carta, e os conflictos em que nos temos visto envolvidos por causa das pretensões absorcionistas d'essa companhia.

Se a lição do passado pode servir-nos para alguma coisa, será bom relembrar que fomos nós proprios que, indirectamente, demos origem a essa famosa empreza do sr. Rhodes.

Os inglezes tinham tido noticias da im-

portancia dos altos planaltos que ficam no interior da nossa provincia de Moçambique, e o celebre aventureiro Jonhston offereceu-se ao governo portuguez para dirigir uma expedição portugueza para aquellas regiões, devendo ahi implantar a bandeira das quinas. Convinha aos exploradores que esses territorios fizessem parte dos dominios portuguezes, porque a communicação mais proxima e mais facil para o mar era pelos nossos portos de Moçambique. Pertencendo tudo á corôa portugueza o commercio poderia ser feito sem os obstaculos dos postos fiscaes e d'outras difficuldades que podiam resultar do transporte de mercadorias, de territorios de nacionalidades differentes.

O snr. Jonhston orçava em 4 mil libras, segundo as informações que pudemos colher em tempo na cidade do Cabo de pessoas competentissimas, as despezas da expedição. O ministerio progressista, que se achava então no poder, regeitou a proposta. O snr. Jonhston foi para o Cabo e lá se arranjou com o snr. Rhodes.

D'ahi nasceu, crêmos nós, a companhia magestatica do snr. Rhodes, sendo o snr.

Jonhston collocado na nossa provincia de Moçambique, como sentinella avançada, na qualidade de consul britanico.

Todos sabem quantos milhões de libras e a serie de humilhações que nos teem custado e continua ainda a custar essa desgraçada imprevidencia do governo progressista de 1886 a 1890.

O facto que acabamos de referir prova que, ordinariamente, é a imprevidencia da nossa administração que dá origem á maior parte dos dissabores que temos, e tambem deixa-nos vêr que os inglezes, que são essencialmente praticos, não se levam pelo sentimentalismo quando se trata de fazer negocio.

A confirmação do que dizemos encontra-se na propria Africa do sul, onde é de todos conhecido o antagonismo que existe entre as colonias inglezas do Cabo e do Natal.

O Natal está mais inglezado do que o Cabo. Ahi é positiva a preponderancia do elemento britanico; mas, nas questões de interesse commercial, é notavel a rivalidade entre a politica do Natal e a politica do snr. Cecil Rhodes no Cabo. Os caminhos de ferro do Natal fazem uma grande concorrencia aos ca-

minhos de ferro do Cabo. As mercadorias do Estado livre de Orange, de Suazilandia e do Transvaal, (relativamente a este ultimo paiz, pelo menos em quanto não ficar prompto o caminho de ferro de Lourenço Marques,) preferem o porto do Natal ao do Cabo. O snr. Rhodes tem empregado muitos esforços para vêr se attrae o Natal para a tão desejada confederação das linhas ferreas da Africa do sul, a que já nos referimos no principio, mas tem sido tudo em vão. O Natal regeita todas as propostas do governo do Cabo, e esta attitude contribue tambem para que o snr. Cecil Rhodes tenha os olhos pregados em Lourenço Marques. Só dispondo do porto e do caminho de ferro de Lourenço Marques é que poderá luctar com vantagem contra a concorrencia do Natal.

Aqui está uma outra causa de perigos para a nossa possessão.

Passemos agora a examinar as differentes faces por que é mister encarar esta questão que tanto nos preoccupa n'este momento.

*
* *

Já demonstramos como foi a nossa propria imprevidencia que deu origem a essa tão irrequieta companhia *South Africa* que, com o sr. Cecil Rhodes á frente, tantos prejuizos materiaes e tantos desastres moraes nos tem causado. Como nos phenomenos sociaes, dados os factos mais importantes, é difficilimo evitar todas as suas consequencias naturaes, é preciso que não percamos de vista todo o alcance do nosso erro fundamental, e que tratemos de prevêr os resultados que d'elle ainda nos podem advir. Por isso continuaremos a insistir ainda hoje sobre o logar que occupa o elemento britanico na Africa do Sul.

A occupação successiva dos immensos territorios de Bechuanaland, de Matabeleland e de Mashonaland pelos inglezes, creou-lhes a nova necessidade de procurarem uma communicação rapida d'aquellas ricas regiões para o mar, o que não poderão conseguir senão pelos nossos portos.

Esses paizes interiores, graças á sua consideravel altitude, gosam d'um clima, até certo ponto temperado, que permitte ahi a estabilidade do europeu. Os terrenos parecem ser ferteis e susceptiveis de grandes culturas, não

sómente dos productos exoticos proprios dos paizes africanos, mas até de muitos generos europeus. Segundo informam os inglezes, ha ahi abundancia d'agua; os territorios são cortados de rios mais ou menos caudalosos. A qualidade accidentada dos terrenos dá logar a muitas quedas d'agua que podem ser aproveitadas como motores de grande força, tanto para os trabalhos agricolas como para outros emprehendimentos industriaes.

Todas estas circumstancias fazem prevêr que aquellas regiões poderão ser exploradas com vantagem pela actividade européa, sendo tambem provavel que venham a attrahir os capitaes do velho continente, que não encontram collocação vantajosa na Europa, principalmente hoje, que não ha a encetar grandes obras publicas rendosas, e que o anarchismo faz retrahir os espiritos mais emprehendedores.

Posto isto, comprehende-se o empenho que devem ter os inglezes em disputar-nos o porto de Lourenço Marques, primeiro, e mais tarde o porto da Beira. É evidente que, chegando os inglezes a desenvolver as ricas regiões que adquiriram no interior, hão-de pre-

ferir que os seus productos vão alimentar linhas ferreas e portos britanicos, em vez de fazerem o negocio dos estrangeiros.

Além d'isso, tendo os inglezes nas suas mãos os grandes centros da producção do interior da Africa e as suas vias de communicação com o mar, poderão livremente regular os seus negocios sem as difficuldades, que são sempre inevitaveis para o commercio por territorios estrangeiros, principalmente pelos portos estrangeiros. Accresce a isto que a administração portugueza não goza da fama de ser nem das mais habeis, nem das mais praticas para o desenvolvimento commercial. O nosso pessoal colonial não é d'aquelles que mais se pódem impôr ao respeito e á confiança do estrangeiro. Finalmente, a diversidade das linguas não é tambem um pequeno embaraço para as relações commerciaes.

Temos, portanto, mais esta serie de razões que põe em perigo o nosso dominio em Lourenço Marques, e em geral em toda a provincia de Moçambique.

Mas, infelizmente para nós, não pára aqui o numero dos perigos de que estamos ameaçados. A occupação definitiva de Madagascar

pelos francezes é mais uma nuvem negra que nos annuncia tormenta.

Já tivemos occasião de vêr que a Inglaterra não póde contar com o caminho do Mediterraneo e do canal de Suez para a sua India e para o seu commercio com o Extremo Oriente em caso d'uma guerra com a França. Dispondo o governo da Republica de varias estações navaes na margem norte e sul do Mediterraneo, além da Corsega a meio caminho entre Toulon e os portos da Argelia, e sendo facil obstruir d'um momento para o outro o canal de Suez, é claro que a Inglaterra se vê forçada a segurar a via do Cabo de Boa Esperança para as suas communicações com o Oriente.

Mas succede, em primeiro logar, que não é segura para a Inglaterra, por tempo indefinido, a posse do Cabo, como já demonstrámos, e agora a occupação de Madagascar pelos francezes vem modificar profundamente a situação, pelo que diz respeito á India.

O caminho mais rapido para a India, via Cabo, é pelo Canal de Moçambique; ora estando a França senhora d'uma das margens do canal, a Inglaterra ha-de fatalmente empregar todos os meios para se segurar pelo menos

n'outra margem. E essa margem é nossa; o porto desejado é Lourenço Marques. Cá está a terrivel espada pendendo mais uma vez sobre á nossa possessão!

A conveniencia da Inglaterra de se apoderar do nosso porto augmenta pela aproximação politica da França e da Russia. Se a Inglaterra se vir envolvida n'uma guerra com essas duas grandes potencias, será provavelmente inevitavel o ataque da India por terra e mar, devendo os russos descer pelo norte da grande peninsula, e devendo os francezes atacal-a pelas fronteiras maritimas. Tambem em caso d'uma grande guerra não será facil prevêr se os inglezes poderão contar com a fidelidade do Afganistan. N'estas circumstancias, póde-se calcular a importancia que tem para a Inglaterra ter os caminhos livres e postos avançados para o transporte immediato de grandes reforços para o seu riquissimo imperio oriental.

Julgamos ter indicado, no que temos escripto sobre este assumpto, as principaes razões de ordem economica e politica que nos devem trazer em sobresalto por causa da attitude da Inglaterra na questão de Lourenço Marques. Para nós, é d'este lado que estão os

principaes perigos; por isso entendemos dever insistir n'elles.

Agora passaremos a estudar a importancia d'outros elementos que preponderam na politica sul-africana.

*
* *

Quando os inglezes occuparam o Cabo, uma grande parte da população hollandeza emigrou para o norte e fundou o Estado do Transvaal, que é hoje conhecido officialmente pela designação da Republica da Africa do Sul.

O territorio occupado pelo Transvaal é bastante elevado, o clima é temperado e constante, o solo encerra uma grande região aurifera. É principalmente a exploração das minas de ouro que dá importancia á Republica da Africa do Sul. O governo está nas mãos dos boers, que é quasi o unico elemento que prepondera no parlamento.

O estrangeiro naturalisado precisa de ter 2 annos de residencia para ser eleitor e 15 para ser elegivel.

A má vontade do elemento boer aos in-

glezes é manifesta, e o actual presidente da republica, o snr. Kruger, é o que mais opposição faz á politica dos inglezes da colonia do Cabo. Apezar d'isso, convem não perder de vista que é muito importante a colonia ingleza no Transvaal, e que é ella que tem quasi exclusivamente nas mãos, as minas de ouro de Johannesberg. O uso da lingua ingleza está bastante vulgarisado, e chega-se a recear que venha a supplantar o hollandez, para o que é provavel que os inglezes aproveitem os seus direitos de suzerania, que conseguiram recentemente impôr ao Transvaal.

Como é sabido, o Transvaal é um Estado interior, sem porto de mar. Pelo tratado que assignou comnosco, e em que se combinou sobre a construcção d'um caminho de ferro de Pretoria a Lourenço Marques, o Transvaal comprometteu-se a não consentir na construcção de qualquer outra linha para a Pretoria emquanto não começar a funccionar o caminho de ferro de Lourenço Marques. Não obstante as difficuldades que tem encontrado a conclusão da linha de Pretoria a Lourenço Marques e os esforços empregados pelos inglezes, seus suzeranos, para lhe fazer dar o

seu consentimento para a communicação da Pretoria com as linhas do Cabo, o snr. Kruger tem resistido com rara energia.

Tem-se fallado muito entre nós nas pretenções do Transvaal sobre o nosso porto de Lourenço Marques. Não nos parece que tenham fundamento esses receios. O Transvaal tem interesse em que se conclua o caminho de ferro de Lourenço Marques e que esse porto se desenvolva para poder servir de communicação entre aquelle paiz e o mar. É esse o caminho mais breve, que, por isso, será tambem o mais barato.

Julgamos até que o Transvaal prefere que esse porto esteja nas nossas mãos, porque não somos visinhos capazes de lhe ser perigosos. A lenda de que o Transvaal anda á procura d'um porto de mar vem de longe e não teve de certo origem no espirito dos que governam a Republica. Se o Transvaal quizesse ter um porto de mar teria acceito as propostas que lhe teem sido feitas pelos inglezes para occupar o porto da Suazilandia. O snr. Kruger entende que possuir um porto de mar será antes uma causa de fraqueza do que de prosperidade e de força para o seu paiz. Não é bastante

possuir um porto de mar, é necessario depois ter elementos para o defender. A Inglaterra, que tem grandes interesses no Transvaal, não é por ora perigosa para a independencia da Republica, precisamente porque o seu territorio é interior e não está ao alcance dos canhões da formidavel esquadra da sua suzerana nominal.

Além d'isso, um porto de mar é especialmente vantajoso para um paiz que dispõe d'alguma marinha mercante. Ora por este lado, o Transvaal tem tudo por fazer, e é certo que não tem elementos para fazer coisa que se veja. Não é um paiz cuja população esteja em condições de crear uma marinha mercante, nem as receitas do thesouro publico chegam para adquirir e sustentar uma marinha de guerra.

N'estas circumstancias, é de toda a conveniencia para o Transvaal que o porto de Lourenço Marques continue sob o nosso dominio, ficando aberto para o seu commercio pelo mar.

Se na nossa politica externa e ultramarina houvesse algum espirito de systema e de sequencia, deviamos ter o maximo empenho

em seguir de perto os acontecimentos do Transvaal, em attrahir para nós o favor do governo da Republica com concessões sensatas e compativeis com os nossos interesses, finalmente, em procurar interessal-o pelo desenvolvimento de Lourenço Marques, para assim termos atraz de nós esse elemento para podermos proteger a nossa possessão contra tantas ambições que a ameaçam.

Pois em vez de procedermos assim, o governo portuguez tratou de extinguir o nosso consulado de 1.ª classe de Pretoria, para confiar esse posto a **um judeu boer!** Foi tudo por causa das economias, exactamente como no caso das economias do consulado do Japão que nos custaram um tremendo desastre diplomatico, e da tal economia de 4 mil libras que o governo progressista de 1887 negou ao sr. Jonhston, economia que nos custou as carrapatas da constituição da companhia *South Africa,* do *ultimatum* inglez, das expoliações do sr. Rhodes, e dos prejuizos de milhões de libras que o paiz está ainda hoje soffrendo.

Não queremos dizer com isto, que nos devemos lançar nos braços do Transvaal, nem que devemos acceitar-lhe todos os offereci-

mentos que nos venha fazer. Uma administração sabia deve conservar-se sempre dentro dos limites da justa medida. Se houver habilidade, parece-nos que do Transvaal não nos pode vir nenhum mal. Da opposição dos interesses e das rivalidades alheias, podem-nos vir até algum bem.

* * *

O desenvolvimento industrial da Allemanha e o movimento da sua população, que nos ultimos tempos está dando um grande contingente para a emigração extra-européa, levaram o principe de Bismark a lançar o imperio na politica colonial.

Em 1882 fundou-se em Berlim uma grande campanha colonial. Em 1884 a Allemanha occupou no sudoeste da Africa os territorios de Angra Pequena, e outros ao sul da nossa provincia de Angola, e no mesmo anno uma outra expedição, esta de caracter particular, foi occupar na Africa as costas de Zanzibar.

Assim vimos entrar na partilha da Africa um novo elemento, bastante poderoso, que occupou logo vastos territorios limitrophes das nossas possessões de Moçambique e Angola.

Este facto vinha naturalmente rodear-nos de novas difficuldades. Eram encontrados os interesses da Allemanha e da Inglaterra; a rivalidade nascia, não sómente das pretenções das duas grandes potencias sobre os mesmos territorios, mas principalmente da concorrencia que as duas nações iam fazer mutuamente no commercio africano.

No meio d'esta lucta de gigantes, a nossa posição tornava-se melindrosissima; não seria nunca demasiada toda a habilidade diplomatica dos nossos governos para conservarmos a nossá mais completa neutralidade n'esse conflicto. Pois em vez d'isso, os nossos diplomatas tiveram só a habilidade de se darem pressa em envolver-nos nas intrigas que ferviam nas chancellarias de Londres e Berlim.

Imaginou-se que a Allemanha, enamorada talvez dos bonitos olhos dos nossos diplomatas, havia de nos auxiliar na nossa pretensão de ligarmos os nossos dominios das duas costas. Procurou-se uma aproximação com o governo de Berlim; cedemos tudo o que de nós se pretendia, e isto em troca d'uma clausula introduzida no tratado luso-allemão pela qual o governo imperial reconhecia

o nosso direito de ligar Moçambique a Angola, *salvos os direitos de terceira potencia;* quer isto dizer que a Allemanha ia-nos apanhando desde logo tudo o que queria, limitando-se a reconhecer as nossas pretenções sobre territorios em que ella não tinha interesses, mas sem se obrigar a mais nada.

O mesmo fizemos com a França, com quem tambem tivemos de tratar no norte da provincia de Angola.

A diplomacia portugueza acreditou que era certo d'esta vez ter mettido lança em Africa. Julgando-se invenciveis, com as palavras vãs consignadas nos tratados com a Allemanha e com a França, quando o snr. Jonhston propoz a organisação d'uma expedição de Moçambique para o interior para a occupação dos territorios que deviam ligar os nossos dominios das duas costas, os nossos ministros de 1887 a 1888 regeitaram formalmente a proposta. Tinham na mão o chanceller de ferro.

Mas o sr. Jonhston, corrido de Portugal, foi ao Cabo, e combinou com o ministro Rhodes a occupação d'esses territorios; em 1889 fundou-se a *South Africa,* e o governo inglez deu-lhe uma carta investindo-a de di-

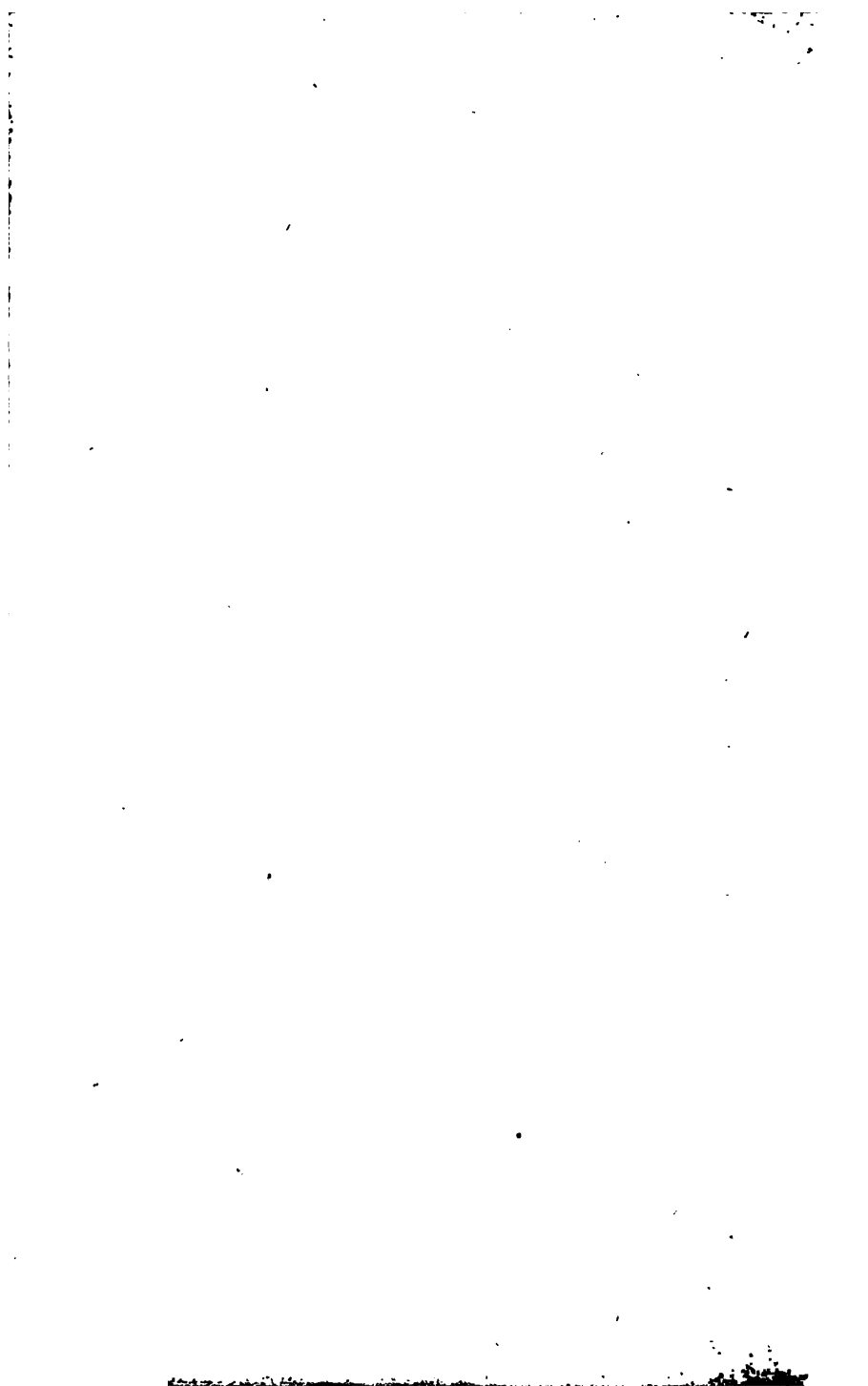
reitos magestaticos. A nova companhia foi occupando os territorios, sem se importar com os nossos tratados e com as nossas pretenções. Enviámos para Londres grandes notas philosophicas; lord Salisbury achou que era philosophia demasiada para as coisas da Africa e respondeu-nos summariamente com aquelle brutal *ultimatum* de 11 de janeiro de 1890, exactamente como entre os selvagens do continente negro. A Allemanha teve muita pena, sympathisou muito com a nossa causa, mas em quanto a obras, aconselhou-nos que o melhor era acceitar os factos consummados. Lá se nos foram assim todos os projectos de ligação de Angola á Contracosta.

Ludibriados pela Allemanha, voltamos novamente para a nossa antiga alliada. Começamos a fazer politica com a Inglaterra. A Allemanha teve ciumes, e lá se nos foi Kionga, tambem sem que a Inglaterra nos accudisse.

Não é por simples prurido de escrever que nos referimos a estes factos; fazemol-o mui propositadamente, e é para chegar á conclusão de que, desde o momento em que um novo elemento, tão poderoso como a Allema-

nha, entrou em jogo na politica africana, a nossa politica precisa de ser cheia de circumspecção. É indispensavel que a nossa diplomacia siga com o maior cuidado os acontecimentos, e que tenha intelligencia e conhecimento bastante das pessoas e das coisas para aproveitar as rivalidades dos outros, mas sem se manifestar por qualquer dos lados.

É esta a unica politica que temos a seguir hoje em Lourenço Marques e em toda a provincia de Moçambique. Estão ahi em opposição interesses inglezes, boers, allemães e francezes, principalmente agora que a França vae occupar definitivamente Madagascar e que já está completo o caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretoria. Precisamos de operar com a maxima habilidade para nos equilibrarmos no meio de tantas forças que nos attrahem em sentidos diversos. É bom que se pondere que somos tão fracos que qualquer descuido póde precipitar-nos no mais terrivel dos abysmos. Ahi está o passado que nos deve servir de ensinamento.

Constancio Roque da Costa.

Á NAÇÃO PORTUGUEZA

POR

EDUARDO BORGES DE CASTRO

CAMARA MUNICIPAL E BANHOS PUBLICOS EM DURBAN, NATAL

Á NAÇÃO PORTUGUEZA

Só Lourenço Marques é
maior que todo o Portugal.

TENDO desempenhado de 1888 a 1893 as funcções de consul portuguez na colonia ingleza do Natal, foi-me dado seguir de perto e n'um dos periodos mais calamitosos para a nossa soberania na Africa Oriental as questões mais palpitantes a ella referentes.

Nas relações que o cargo official me facilitava, nas investigações a que me era possivel entregar directamente; emfim, nos jornaes locaes mais acreditados, foi-me dado colher informações que cuidadosamente comecei a colligir, convencido de que poderia, publicando-as um dia, prestar um pequeno serviço ao meu paiz, apontando umas vezes

os erros e indicando outras os correctivos necessarios.

Estava ufano trabalhando n'esta obscura mas honrada tarefa, quando de subito me veio surprehender a noticia de que o governo de S. M. dispensara, sem justificado motivo, os meus serviços!

Era esta a recompensa que eu recebia dos poderes publicos por ter tão dignamente representado o meu paiz lá fóra, n'uma epoca de extraordinaria gravidade!

Desgostoso com a dura lição, que era mais depressiva para os meus brios de funccionario publico do que para os interesses pessoaes (pois que representei Portugal nos ultimos dois annos sem que a minha gerencia tivesse custado ao erario publico um só ceitil), tive de interromper os trabalhos encetados em prol das nossas colonias da costa oriental d'Africa.

*
* *

Custava-me, porém, tamanho sacrificio, porque, o espirito aguçado, pela observação das prosperidades e vitalidade das colonias britanicas sul-africanas, e pela analyse do

grande futuro que lhes está reservado, revoltava-se contra a obscuridade parallela das nossas possessões e o abysmo em que de futuro, com o actual regimen, se irão dissolver todas as suas brilhantes *possibilidades,* que tão bem avaliei de perto e tanto ouvi gabar a extranhos cubiçosos.

A consciencia e o espirito patriotico condemnavam o meu silencio.

Porque não diria eu ao paiz, já que o governo pouco se importa com isto, os motivos da prosperidade dos dominios inglezes, nossos visinhos, e as causas removiveis do nosso atrazo?

Eis a interrogação que me perseguia o espirito, quando se deram os ultimos acontecimentos de Lourenço Marques, que mais uma vez vieram demonstrar que o povo portuguez traz sempre gravada na memoria, apezar de desconhecer os mananciaes da riqueza que o solo da nossa Africa encobre, a brilhante epopêa do seu passado historico.

Foi consolador para o meu coração desenganado vêr que a fibra do caracter nacional não perdera ainda a velha tempera tão heroica e tão nobre!

*

Não se perde assim uma nacionalidade tão gloriosa como a nossa; não desapparece tão obscuramente um povo, que pela humanidade e pela civilisação fez mais do que nenhum outro; pois que para a primeira, reconquistou o velho e perdido Oriente e, para a segunda, creou, por assim dizer, um novo mundo, tomando para si o exclusivo encargo da colonisação do Brazil, a mais gigantesca obra de que rezam os fastos da civilisação.

* * *

Era, porém, preciso fazer ao primitivo programma uma modificação e foi-me ella lembrada não só pela observação pessoal, mas ainda mais pelo seguinte trecho do trabalho do snr. conselheiro Augusto de Castilho:

«Não devemos esquecer-nos de que,—ao passo que o que é escripto em Portugal e em portuguez é apenas lido por meia duzia de pessoas, quasi todas indifferentes, especialmente quando se trata de assumptos coloniaes—o que se escreve em Inglaterra e em inglez tem uma larguissima publicidade, e é lido com avidez por uma vasta população essencialmente patriotica, espalhada no collossal imperio britannico por todo o mundo!»

* * *

Os ultimos acontecimentos são eloquente prova de que a indifferença do povo provém quasi sempre da sua ignorancia. Porque não tentaria por minha parte removel-a, pondo a seu alcance, sob uma forma clara e agradavel, as verdades mais complexas e aridas da nossa administração ultramarina?

E' á nação portugueza pois que offereço e dedico este livro; a modicidade do seu preço, apezar dos consideraveis sacrificios que a sua impressão representa, tem por unico fim tornal-o accessivel ao maior numero e dar-me-hei por satisfeito se tiver conseguido interessar o povo na gestão das suas possessões ultramarinas.

Será talvez o unico, mas em todo o caso o melhor premio a que com a publicação d'esta obra eu posso aspirar.

* * *

Antes de accrescentar algumas observações ao que nas paginas anteriores d'este livro fica dito, cumpre-me repetir aos meus collaboradores quer estrangeiros, quer nacionaes,

os mais sinceros agradecimentos pelo valioso trabalho com que honraram este livro.

Entre os primeiros conta-se o meu amigo, o illustre presidente do conselho de ministros, Sir John Robinson; espirito eminentemente culto, alliando á sua excepcional illustração um conhecimento especial do coração humano, s. ex.ª estava naturalmente indicado para exercer vasta influencia sobre os destinos da Africa Meridional, e a sua escolha para primeiro presidente de conselho do Natal dá uma indicação segura do seu alto valor: agradeço a s. ex.ª o ter distrahido dos multiplos affazeres do seu elevado cargo o tempo necessario para escrever a amavel apreciação do prefacio que tive a honra de fazer ao livro «Natal a Moçambique», do snr. Woodhead.

A este distincto redactor do *Natal Mercury* deixo aqui registado mais uma vez o testemunho da minha sympathia e gratidão pela maneira imparcial e superior com que redigiu as suas notas sobre as nossas possessões, bem como pela leal cooperação que me dispensou no seu importante jornal, para que fossem sempre as mais cordeaes as relações entre o

consulado a meu cargo e as estações officiaes do Natal. Ao distincto redactor do *Natal Advertisser* e ao snr. Hillier, ornamento do fôro nataliano, consigno tambem eguaes sentimentos.

Em fim, a toda a população da colonia britanica, entre a qual me foi dado desempenhar funcções consulares, durante cinco annos, reitero aqui de novo os meus agradecimentos pelas inequivocas provas de apreço e consideração, que se dignou dispensar-me.

E para concluir os meus cumprimentos ao povo de Natal, o jardim da Africa, seja-me licito publicar, d'entre os muitos documentos que directamente dizem respeito ao desempenho da minha missão, um, que, pelo caracter austero e respeitabilissimo do seu signatario, responde inequivocamente a quantos pretendam conhecer o modo como honrei com toda a boa vontade dos meus sinceros esforços e indefessos trabalhos, o nome e as tradições de Portugal.

Se fosse necessario apresentar d'isso testemunhos, nenhum mais brilhante, nenhum mais honroso, do que esta significativa apreciação do venerando Antistite, que constitue para mim um inapreciavel diploma:

CARTA DO EX.mo E REV.mo SNR. BISPO DO NATAL A EDUARDO BORGES DE CASTRO (*)

Natal, Durban 1 Decembre 1893.

Monsieur le Consul

Au moment de quitter Durban, pour retourner à Maritzburg, je reçois votre lettre par laquelle vous voulez bien, en termes si flatteurs pour moi, me notifier votre départ de Natal.

Vous avez su si bien soutenir ici l'honneur de votre pays, et en même temps si bien vous concilier les sympathies de tout le monde, que votre départ ne peut manquer de causer un sincère regret: pour moi, Monsieur le Consul, je regrette beaucoup votre rappel, et je suis sûr que tout mon clergé ici vous regrettera également.

Vous emporterez aussi l'estime et le respect des autorités civies et de toutes les personnes qui ont eu des rapports avec vous.

Quelque part que vous alliez en vous quittant, je fais des vœux pour votre bonheur et pour la réussite de vos futurs travaux, soit en Portugal, soit dans quelqu'une des missions nombreuses que votre Gouvernement tient en rèserve pour ceux qui, comme vous, ont servi leur patrie avec honneur et avec succès.

Agréez, Monsieur le Consul, la nouvelle expression de mon respect et de mon estime.

† Charles Jolivet

Ev. de Belline, vic. ap. de Natal.

(*) Proximo a deixar Durban para voltar a Maritzburg recebi a vossa carta pela qual quizesteis, em termos tão lisongeiros para mim, participar a vossa partida do Natal.

Soubesteis perfeitamente sustentar aqui a honra do vosso paiz, e ao mesmo tempo grangear de tal modo as sympathias de todos, que a vossa partida não póde deixar de causar um sincero pezar; quanto a mim, snr. consul, eu sinto muito *votre rappel* e estou bem certo que todo o meu clero aqui sentirá egualmente a vossa partida.

Levareis tambem a estima e o respeito das autoridades civis e de todas as pessoas que tiveram relações comvosco.

Para qualquer parte para onde fordes, ao despedir-me de vós, eu faço votos pela vossa felicidade e pelo bom resultado dos vossos futuros trabalhos, quer em Portugal, quer em alguma das missões numerosas que o vosso governo reserva para aquelles que, como vós, teem servido a sua patria com honra e com successo.

Acceitae, snr. consul, a nova expressão do meu respeito e da minha estima.

Entre os collaboradores nacionaes tenho a honra de apresentar personalidades que são de todos bem conhecidas pelo afinco e dedicação com que se entregam ao estudo das questões coloniaes.

O snr. conselheiro Augusto de Castilho tem reputação por demais incontestada, para que me seja agora necessario apontar qualquer dos seus multiplos merecimentos para augmento da sua benemerencia. Quem póde esquecer-se dos valiosos serviços prestados ao paiz pelo illustre ex-governador de Lourenço Marques e pelo antigo governador geral de Moçambique? Quem póde duvidar da especial competencia de s. ex.ª nos assumptos de que se trata?

O snr. capitão de engenheiros, Alfredo Freire d'Andrade é um official que, pelo seu saber e energia tem sabido pôr-se em grande relevo nas difficeis e espinhosas missões de que tem sido encarregado; tendo percorrido todo o interior da provincia de Moçambique, ao sul do Zambeze, s. ex.ª conhece bem todos os regulos ali existentes bem como os indigenas; n'estas condições o seu trabalho com respeito á reorganisação das forças poli-

claes é de um alto valor pratico que será difficil exceder.

O snr. tenente de engenheria Pedro A. Alvares, um escriptor distincto, refere-se a um assumpto importantissimo que observou de perto; tendo estado por duas vezes na provincia de Moçambique, elle dedicou os ocios dos seus arduos deveres militares ao estudo das questões coloniaes que podiam interessar mais ao paiz; a insistencia e duração dos phenomenos observados fallam bem claro a favor da boa vontade e consciencia com que esse estudo foi feito.

O snr. Constancio Roque da Costa é um escriptor publico, a quem a privilegiada intelligencia e uma preciosa orientação scientifica conseguiram dar uma situação proeminente no mundo jornalistico, apezar da sua carreira ainda curta; as suas apreciações, portanto, e os seus estudos colhidos no Cabo são verdadeiramente dignos de nota.

*
* *

Para desenvolver as nossas valiosas possessões ultramarinas torna-se necessario, como

é por demais evidente, tanto alterar a nossa administração ultramarina, como modificar a indifferença ou mesmo os receios infundados do povo pela nossa Africa.

Aos governos compete indubitavelmente a primeira funcção; aos portuguezes ficaria pertencendo a segunda.

O que devem uns e outros fazer?

Nos artigos anteriores estão apresentados varios alvitres; procuraremos completal-os, se nos é permittido a immodestia.

A primeira necessidade a que o governo deve attender é a da reorganisação das nossas forças coloniaes; os desastres que temos ultimamente soffrido, as custosas expedições que temos organisado, tornam hoje mais do que nunca imperiosa a resolução de tão grave problema.

A expedição que partiu e a que se está agora organisando, satisfizeram e satisfarão, sem duvida, as necessidades de momento que ellas tentam remediar; mas conseguido o fim a que visam, poderemos nós voltar ao primitivo estado de abandono?

Evidentemente não.

Para mostrar como nas colonias inglezas

se cuida d'este assumpto, diremos o que se faz a este respeito em Natal, appoiando-nos no que vimos e nas informações que podémos obtêr.

A defeza do Natal está entregue a forças coloniaes e da metropole.

As primeiras comprehendem:

1.º A policia montada do Natal (Natal Mounted Police).

2.º Os voluntarios.

O seu estado em Junho de 91 era o seguinte:

a) Pessoal:

EUROPEUS:		DETECTIVES INDIGENAS	
Commandante	1	Zulus	21
Inspectores	2	Indios	3
Sub-inspectores	5		
1.os sargentos	1		
2.os sargentos	5		
Cabos	13		
Soldados	193		
Total	220	Total	24

b) Gado:

Cavallos para o serviço de fileira e tiro.................... 259

A efficacia d'esta organisação é posta em evidencia por demais clara no notavel trabalho (As Terras da Coroa) do snr. capitão de

engenheiros Freire d'Andrade; se alguma cousa, porém, houvesse a accrescentar, bastaria dizer que é raro o delicto commettido em toda a area d'aquella colonia que se não consiga rapidamente castigar; não ha ali nada parecido com as insubordinações ininterruptas dos nossos regulos; a colonia entende em regra não dever intervir nas questões dos potentados indigenas, mas quando estes se tornam insubmissos, são em poucos dias chamados pela policia á mais estricta obediencia.

Esta está organisada de uma maneira seria, de modo que não ha a receiar as falhas perigosas por causa de um recrutamento defeituoso, como se póde verificar pelos seguintes dados:

MAPPA DO ALISTAMENTO, READMISSÕES, MORTES, DESERÇÕES E SAHIDA DO CORPO DE POLICIA DURANTE 18 MEZES:

Alistamento:		
Na Inglaterra	21	
Em Natal	91	112
Readmissões:		
No 1.º periodo	20	
» 2.º »	14	
» 3.º »	3	
» 4.º »	2	39

Baixas por:		
a) Mortes:		
Febre enterica	5	
Inflammação dos rins	2	
Dysenteria	1	8
b) Deserções		9
c) Sahida do corpo:		
Depois de concluido o serviço	7	
Por meio de resgate a dinheiro	26	
Por nomeação para empregos publicos	8	
Por incapacidade physica	6	
Por mau comportamento comprovado, principalmente no primeiro mez de alistamento provisorio	20	67
Somma das baixas		84

Comparando as baixas com os alistamentos vê-se que houve um augmento, no effectivo, de 28 homens; acontece por ventura isto nos nossos corpos de policia, e muito especialmente no da de Lourenço Marques?

Os corpos de voluntarios são uma instituição de origem britanica cujos fins por demais conhecidos é escusado aqui enumerar e encarecer.

A vitalidade que similhante instituição tem em Natal, é posta em clara evidencia nos seguintes numeros relativos a Dezembro de 90 a Junho de 91:

Comparação da força de voluntarios de Natal em 90 a 91

SERVIÇOS	REGIMENTO	CONTINGENTE	OFFICIAES		PRAÇAS DE PRET		TOTAL ALISTADOS		TOTAL EFFECTIVOS		CAVALLOS	
			Dez. de 1890	Junho de 1891	Dez. de 1890	Junho de 1891	Dez. de 1800	Junho de 1891	Dez. de 1890	Junho de 1891	Dez. de 1890	Junho de 1891
Caçadores a cavallo	Natal Carbineers		26	26	345	469	371	495	248	?	371	495
» » »	Natal Mounted Rifles	Victoria	8	8	108	136	116	144	93	?	116	144
» » »	» » »	Alexandra	4	5	57	81	61	86	44	?	61	86
» » »	» » »	Durban	7	6	90	98	97	104	79	?	97	104
» » »	» » »	Alfred	5	5	50	63	55	68	37	?	55	68
Defeza da costa (1)	Natal Naval Volunteers		4	4	94	85	98	89	80	?		
Artilh.ª de campanha (2)	Durban Vol. Art.		6	6	83	98	89	104	63	?	48	48
Infanteria	Natal Royal Rifles	Pieter Maritzburg	14	12	278	294	292	306	250	?		
»	» » »	Durban	10	13	281	336	291	349	230	?		
		Total	84	85	1386	1660	1470	1745	1124	?	748	945

(1) 2 baterias Armstrong e 2 peças } Total: 2 baterias Armstrong e 17 peças.
(2) 4 peças, 2 Maxim e 9 R. M. L. }

Como pelo quadro anterior se vê, a organisação de voluntarios é cada vez mais florescente.

Os concursos annuaes de tiro, os exercicios e frequentes visitas de inspecção a que os voluntarios estão sujeitos, mostram bem a efficacia do systema adoptado.

Quem de perto observou os cuidados que os voluntarios merecem aos poderes publicos, póde bem calcular o futuro que a tal instituição militar está reservado nas colonias inglezas; aos que não viram o seu mechanismo perguntarei: com que elementos tem a Inglaterra combatido as difficuldades que se lhe levantaram na Africa Meridional? Foi por ventura com regimentos mandados da metropole? De que forças se compunham as expedições de Bechuana, de Machona e as organisadas contra os *boers*?

As forças da metropole destacadas na colonia são representadas por contingentes de terra e de mar.

As primeiras comprehendem para o Cabo e Natal

	Estado-maior	Infanteria	Cavallaria	Artilheria	Engenheria	Somma
Homens	141	2126	498	434	113	3312

As segundas constam de uma esquadra constituida por

Couraçados guarda-costa	Cruzadores	Canhoneiras	Outros vapores	Somma
1	5	5	3	14

além de 1 guarda-costa e 3 barcos comprados pela colonia.

* * *

Tem alguma coisa de parecido com isto a organisação militar do nosso Moçambique?

E note-se que a Inglaterra no Cabo e principalmente em Natal não está sujeita aos precalços que nos ameaçam.

Para frisar ainda mais o cuidado que as questões militares merecem na Africa Meridional ingleza, recordarei agora uma questão que ali se ventilou em março de 1892.

O ancoradouro do Natal é constituido por 2 parcellas distinctas: uma exterior, fóra do canal—reservada para os navios de grande lotação; outra interior—destinada aos vapores de menor calado, unicos que podem ali entrar.

Duas baterias estavam projectadas para defender respectivamente uma e outra, a de Bluff e Back-Beach.

As condições financeiras do Natal não tinham, porém, permittido concluir senão a primeira.

Um bello dia a canhoneira portugueza *Limpopo* entra para o ancoradouro interior sem se sujeitar ás formalidades do estylo e produz verdadeiro alarme em Durban, que se suppunha abrigada sob a protecção da sua difficil barra.

Não se imagina a celeuma que isto levantou; os *Naval Volunteers* reclamaram em peso a conclusão da bateria de Back-Beach e o caso é que o governo, apezar das suas difficuldades financeiras, metteu hombros á empreza, que já hoje está realizada!

Uma pequena colonia ingleza, com uma admiravel organisação militar, não obstante achar-se protegida pelo prodigioso poderio maritimo britanico, entende não dever perder a lição que a pequena canhoneira portugueza incorrectamente lhe dera; e nós em Lourenço Marques, que é um porto de incontestavel superioridade sob o ponto de vista, quer commercial quer estrategico, julgamo-nos seguros sem tomar a menor precaução para evitar ali um golpe de mão estrangeiro!!

A reorganisação das nossas forças coloniaes é uma tarefa que, como se vê, se impõe á consideração do governo e oxalá que elle a resolva depressa, como todos desejam, muito especialmente os briosos officiaes do nosso exercito, com alguns dos quaes tenho tido a honra de conversar a este respeito, vendo com prazer por elles confirmadas as opiniões que aqui modestamente deixo consignadas.

*
* *

Outro problema que o governo, se quizer tornar effectiva e duradoura a nossa soberania em Africa, deve resolver parallelamente á reorganisação militar, é o das missões.

Um estudo imparcial da nossa evolução colonial mostra-nos que a cruz trabalhou ao lado da espada para levar a longinquos sertões a dominação portugueza: sendo certo que, embora a segunda desapparecesse, a primeira conseguiria por si só manter a soberania nacional.

O testemunho de insuspeitos africanistas, como Levingstone, dão-nos uma prova assaz concludente com respeito á efficacia das nossas missões sertanejas.

*

Porque não restaurariamos nós os processos antigos que tão bons resultados nos deram, tanto mais que nações europeas incontestavelmente mais cultas e liberaes do que nós, têm, adoptando-os, conseguido expandir tão rapidamente a sua influencia até aos sertões, d'outra forma inaccessiveis, do negro continente?

*
* *

É aos missionarios germanicos que a Allemanha deve a Togoland e Cameroun; se não fora o admiravel trabalho que esses modestos mas irresistiveis pioneiros da civilisação effectuaram para expandir a zona de acção do seu paiz, teria porventura sido de prolificos e brilhantes resultados a missão do dr. Nichtigal encarregado pelo governo allemão de estabelecer o protectorado germanico n'aquelles dois populosos e ricos paizes da Africa central?

A quem deve o imperio teutonico senão aos missionarios, a Namaqua e Damara? Foram elles os principaes agentes de que o principe de Bismarck se serviu para as roubar á

hegemonia britanica que sobre ellas parecia impôr-se com a posse de Walwich Bay.

*
* *

E os inglezes na Africa não devem tambem aos missionarios a sua rapida expansão? Para não ir mais longe referir-me-hei a torrões subtrahidos á nossa acção — a Bechuana, a Machona e a região dos Lagos —.

Não foi por ventura o laborioso trabalho dos missionarios inglezes que preparou nos territorios de Khama e Lobengula o protectorado britanico? As expedições de Sir Charles Warren e Pennyfather dariam proficuos resultados se não fôra a longa e paciente acção preparatoria dos missionarios protestantes n'aquelles paizes?

Quem promoveu na região dos Lagos a usurpação dos nossos direitos? Os missionarios escocezes de Blantyre; o consul H. Johnston teriam conseguido organisar tão rapida e facilmente aquella zona sem o auxilio dos makololos ali estabelecidos por iniciativa de Levingstone, que não era nem mais nem menos do que um missionario?!

em Mutary, em Salisbury, em Victoria, em Bamanguato, no Mazoe etc.

*
* *

Ainda mais: a Inglaterra, escudada no principio de tolerancia da catechisação estranha que nos impoz com o tratado de 1891, cria estações no nosso proprio territorio!

O' Dr. Knight Bruce tenciona crear estações na Beira, em Massikessi, no alto Mussurizi, regiões já hoje muito frequentadas pelos pastores evangelicos.

Mais ao sul, em Lourenço Marques o rev. Berthout installa-se no interior que conhece melhor do que ninguem.

Em Inhambane, o rev. Agnew tem outra estação, onde á doutrina da biblia e de outros preceitos de moral christã associa a propaganda do poderio anglo-saxão.

Seremos nós tão curtos de vista que não vejamos a importancia d'este trabalho incessante de sapa realisado em volta da nossa já tão abalada soberania na costa oriental?!

A França apesar da posição insular de Magascar, da consciencia da propria força e do

importante nucleo creouló da ilha da Reunião vê com verdadeiro alarme o alastramento das missões protestantes e procura contrabalançal-as com outras catholicas.

O celebre economista Leroy Beaulieu, que tanta auctoridade tem sabido crear em assumptos coloniaes, appella para o patriotismo dos missionarios francezes para, abandonando alheios territorios, se dirigirem para os reservados ao seu paiz.

* * *

Porque não imitaremos nós tão bons exemplos?

Ha actualmente em Moçambique, creadas pela benemerita ordem do Espirito Santo, as seguintes missões:

1.ª A central de Quelimane.
2.ª A dos S. S. Anjos, perto de Quelimane.
3.ª A de Boroma (entre Zumbo e Tete.)
4.ª A de Zumbo.
5.ª A de Tumbini na Serra de Milange.
6.ª A de Inhambane.

A todas estas missões estava officialmente reservado o modico subsidio de 3:000$000 réis annuaes que o governo lhes decretára; é

como se vê quasi nullo o auxilio official e apezar d'isto as auctoridades subalternas do districto, têem-n'o regateado com uma má vontade inexplicavel!

Quando chegaremos nós, n'um momento lucido, a comprehender a grande verdade que um patriota e liberal experimentado nas adversidades do seu paiz —. Gambetta — dizia em Algeria a outro a quem a França não deve de certo menos — o cardeal Lavigerie — «*Oh, l'anti-clréricalisme n'est pas un article d'exportation*» ?!

* * *

Ao governo impõe-se a necessidade de remediar o estado existente das cousas. Urge que em Quelimane, Beira, Inhambane e principalmente em Lourenço Marques haja missões centraes, catholicas, com filiaes no interior dos respectivos districtos; quaesquer sacrificios que com ellas se fizessem, seriam largamente compensados pelo augmento — de productividade do preto — do imposto de palhota — do commercio do sertão e, principalmente, pela reducção do numero das expedições dispendiosas que temos ultimamente

organisado. Poucas despezas conheço que fossem mais largamente remuneradoras e de mais alto alcance politico.

Não se diga que a realisação do facto estaria fora da capacidade do orçamento da provincia, pois que, aonde ha logar para estabelecer subvenções annuaes de reis 2:000$000 e de reis 800$000 para pagar na Europa pensões a filhos de *soi disant* potentados africanos e apaniguados de influentes da metropole, sob a modesta designação de pensionistas, facilmente se arranjariam com alguma boa vontade as modestas sommas necessarias para que os gloriosos missionarios do Espirito Santo continuassem a realisar tantos prodigios.

E' preciso que o governo lhes proporcione meios para elles fazerem na Africa Oriental, muito especialmente ao sul do Zambeze, o que os benemeritos padres Antunes, Leconte e outros têem feito na Africa Occidental.

*
* *

Outro assumpto que requer tambem uma seria orientação e cuidados da parte do governo, é o da emigração; no prefacio á obra

do snr. Cawthra Woodhead já indiquei a especie de colono que para Moçambique exportamos e a que devia para lá ir.

Depois de escriptas aquellas linhas, o governo promulgou uma medida, a da creação da colonia penal da costa occidental, a fim de livrar as nossas cidades de Angola da praga dos parasitas europeus que por lá pullulavam.

Para quem conhece Moçambique torna-se evidente que essa medida precisa de ser applicada tambem á costa oriental.

Uma modificação apenas eu pediria no regimen adoptado; é que se lhe não desse um caracter militar. Em algumas das nossas ilhas como Inhaca, Xefina ou Bazaruto podiam-se estabelecer uma ou mais colonias penaes *agricolas,* que regenerassem pelo trabalho os europeus e indigenas criminosos. Aos que se tornassem dignos de nota por um bom comportamento longamente comprovado e por uma decidida actividade e intelligencia, poder-se-ia permittir o seu estabelecimento no continente, em plantações proprias devidamente fiscalisadas ou em fazendas cujos proprietarios offerecessem pelo seu caracter ga-

rantia de que nem explorariam o deportado nem lhe permittiriam nocivas liberdades.

Nos climas tropicaes, na lucta incessante do progresso e da civilisação ha postos mil vezes mais mortiferos do que nos campos de batalha e é ali que os deportados deverão ser levados para se regenerarem, dando como premio, aos que o conseguirem, uma progressiva mas condicional liberdade.

Chamo a attenção do snr. ministro da marinha para esta questão, tanto mais que estou convencido de que, caso elle a ataque com justiça e prudencia, conseguirá resolvel-a sem augmentar as despezas *reaes* actualmente feitas com os deportados.

*
* *

Com respeito ao emigrante não criminoso, indiquei no meu já alludido trabalho qual a especie do que deviamos para lá mandar.

Um trabalho official posterior á publicação d'aquellas indicações vem justificar plenamente as minhas idéas; é o projecto de emigração que o snr. conselheiro João Antonio de Brissac das Neves Ferreira, apresentou em

fins do anno passado á approvação das côrtes e o qual parece dever ficar votado ao olvido em virtude da retirada do mesmo ministro dos conselhos da corôa.

Apezar d'isto, indicarei a summula do projecto do illustre estadista bem como as modificações que entendo deverem fazer-se-lhe.

Os topicos principaes do trabalho são os seguintes:

a) 1.º crear colonias agricolas; 2.º promover emprezas coloniaes; 3.º tornar geral nas concessões territoriaes a ellas feitas a condição de estabelecimento de determinado numero de familias portuguezas.

b) 1.º conceder passagens gratuitas a quem demonstre ter requisitos necessarios para obter collocação no ultramar; 2.º favorecer o estabelecimento de colonos com recursos proprios; 3.º conceder vantagens especiaes aos militares e em geral aos funccionarios do reino que sirvam ou tenham servido nas provincias ultramarinas.

*
* *

A primeira critica que salta aos olhos mais inexperientes, é que este programma é pomposo de mais para poder ser posto em pratica nas nossas actuaes condições financeiras.

Além d'isto, como plano geral, elle tem o defeito de conter alguns erros administrativos.

Por exemplo a condição que impõe a obrigação do estabelecimento de familias portuguezas, é um jogo de effeito armado á ingenuidade publica, desde o momento em que se sabe que o governo não tem obrigado as companhias magestatiscas que receberam na Africa oriental valiosas concessões, não só a cumprir identicas imposições da propria lei organica mas até a regulamentar tal assumpto!

Ainda mais: a falta de uma norma geral e unica que regulamente a *maneira uniforme* de favorecer emprezas coloniaes fará com que ellas sejam ámanhã, como hoje, um jogo encoberto dentro dos sinuosos corredores do terreiro do paço, e o publico ignorante dos altos mysterios das repartições do Estado as attribua a influencias politicas nocivas e deshonestas. Porque não seguiriamos os processos claros e uniformes das repartições dos *Crown Lands Offices* inglezes?

Isto com respeito á alinea *a* do programma supra.

*
* *

Em relação a alinea *b* ha tambem importantes reparos a fazer; em primeiro logar porque se darão passagens a operarios particulares? Dal-as a uns e negal-as a outros não será pelas condições differenciaes artificialmente creadas, uma verdadeira iniquidade? Desde o momento em que o governo não póde fornecer meios de transporte a todos, não seria mais equitativo deixar a regularisação d'esta questão á iniciativa dos capitalistas interessados?

Logo em seguida promette o governo auxiliar os particulares que se queiram ir estabelecer com recursos proprios no ultramar.

Para conseguir este desideratum o governo nada podia fazer melhor do que apresentar, em vez d'aquella louvavel mas platonica declaração, uma boa lei sobre concessão de terras, substituindo a actualmente existente; a associação commercial de Lourenço Marques, na representação dirigida em 1892 a S. M., põe em clara evidencia os defeitos da re-

reis o hectare: outras, com arvores fructiferas, pagaram-se a 21$000 reis!!

A differença dos preços em uma e outra colonia dá-nos a indicação de uma parte do segredo da prosperidade de Natal, que, com uma superficie quasi egual á do nosso districto de Lourenço Marques, tinha já em 1892 a seguinte população:

Designação das localidades	Brancos	Indios	Pretos	Total
1) Condado de Maritzburg:				
Divisão da cidade	9:986	2:545	32:951	48:371
» de Umgeni	2:217	672		
» » Lion's River	1:200	245	16:938	18:383
» » Umkomanzi superior	829	58	18:905	19:792
» » Ixopo	335	22	37:572	37:929
» » Salila	374	38	15:089	15:501
2) Condado de Durban:				
Divisão de Boro	13:293	7:140	22:061	57:831
» » Umlazi	2:605	12:732		
3) Condado de Victoria:				
Divisão de Inanda	1:174	12:696	26:777	40:647
» » Tugela inferior	740	2:170	51:381	54:291
4) Condado de Umvoti	1:877	52	44:265	46:194
5) » » Klip River				
Divisão de » »	2:002	838	31:413	34:253
» » Newcastle	1:365	285	14:397	16:047
» » Umsinga	114	50	24:514	24:678
» » Dundee	1:386	222	15:998	17:606
6) Condado de Weenen	1:830	681	55:116	57:627
7) » » Alfred	405	142	19:913	20:460
8) » » Alexandra	503	2:232	25:604	28:339
Divisão de Umzimkulu	524	250	16:853	17:627
Somma	42:759	43:070	469:747	555:576

Dos 42:759 brancos são:

12 consules.
52 medicos.
119 advogados.
151 sacerdotes.
295 negociantes ou banqueiros.
738 empregados publicos.
2:305 lavradores.

que dão ao Estado uma receita de £ 3,425,727 contrabalançada por uma despeza de £ 3,137,631, das quaes £ 124,144 foram gastas em novas obras publicas.

A confiança progressiva que a organisação nataliana merece aos capitaes é posta em evidencia não só pelo seu rapido desenvolvimento, mas ainda pelas seguintes taxas ininterruptamente decrescentes dos emprestimos contratados:

Para a emigração de *coolies*.........	£ 100:000	a 6 %
Consolidação de emprestimos publicos.	» 350:000	» 5 »
Construcção de caminhos de ferro....	» 1.200:000	» 4 1/2 »
Emigração de *coolies*..............	» 50:000	» 4 1/2 »
» » »	» 50:000	» 4 1/2 »
Caminhos de ferro................	» 1.600:000	» 4 e 5 »
Natal Loan Law.................	» 536:500	» 4 e 5 »
» » »	» 113:500	»
Caminhos de ferro e obras publicas..	» 500:000	» 4 »
Idem.........................	» 1.500:000	» 3 1/2 »
»	» 2.000:000	» 3 1/2 »
Somma.......	£ 8.000:000	

D'essa importancia, parte da qual foi já amortisada, resta ainda no mercado a somma de £ 7,170,354.

Offerece o nosso districto de Lourenço Marques alguma cousa de comparavel com a prosperidade indicada por estes numeros, apesar das suas faculdades naturaes muito superiores ás do Natal?

Não é nem com palavras vãs que o vento leva, nem com projectos pomposos que o pó das secretarias a breve trecho desfaz, que se consegue attrahir capitaes; para que estes affluam ás nossas possessões, convém modificar o regimen economico e financeiro ali existente.

Era preciso em primeiro logar alterar a legislação vigente sobre concessões de terras, segundo as bases liberaes das leis natalianas, conforme pedia a Associação Commercial de Lourenço Marques; era tambem necessario, para facilitar a circulação da propriedade, que o registo fosse organisado em harmonia com o *act Torrens* conforme a mesma associação tambem requeria.

Ainda mais; para que os capitaes immobilisados se não depreciassem, convinha re-

modelar a circulação fiduciaria, cancro que se não fôr atalhado a tempo, promette não só expulsar os *valores reaes* ainda em circulação mas até annullar os proprios já immobilisados.

O regimen bancario acorrentado aos monopolios do Banco Ultramarino precisa de ser fundamentalmente alterado; o credito agricola carece de ser libertado da agiotagem, em que se debate.

Eis em rapido resumo as medidas de que o governo deve lançar mão, se quizer na verdade e com justiça attrahir capitaes estrangeiros e nacionaes a Lourenço Marques; o credito de uma nação é um facto que se impõe não com palavras mas com obras, e nós, na metropole e principalmente no ultramar, precisamos de corrigir ainda muito para nos impormos ao respeito do capital honesto, do capital que só da propria iniciativa e não de benesses officiaes espera larga remuneração.

Uma das ameaças que o proprio projecto encerra contra o capital livre, é a que se contém na alinea *b* relativa aos favores especiaes concedidos a militares e funccionarios publicos; uns e outros nos honorarios que recebem,

na situação vantajosa em que as suas posições officiaes os collocam, têm motivos largamente differenciaes para se tentarem a emprehender explorações agricolas; maiores beneficios, affrontando o capital livre, tornariam impossivel a concorrencia e afugental-o-iam para longe.

Tal é o que de mais importante me occorre dizer com respeito ás bases geraes do projecto alludido.

*
* *

Esboçadas a largos traços as modificações que a legislação ultramarina existente exige dos governos, devo observar que não são menores as de que o pessoal administrativo carece.

No prefacio ás notas do snr. Woodhead tive occasião de fazer alguns reparos com respeito á qualidade dos governadores actualmente mandados e á dos que para lá deviam ir; um facto bem recente, a victoria das tropas portuguezas sobre os pretos, devida ás habeis medidas tomadas pelo snr. conselheiro Antonio Ennes, corrobora as minhas indicações,

removendo a unica objecção que contra ellas se podia apresentar; no Cabo, em Natal, no Transwaal e Orange Free State tambem importantes operações militares se têm realisado sem que a circumstancia de ser *paizano* o governo d'aquellas colonias lhes tenha prejudicado a efficacia: nos territorios da South Africa, Lobengula foi batido dentro de 2 mezes e o seu poderio exterminado quando elles estavam sob a prudente direcção do paizano dr. Jameson; na região dos lagos a administração do *commissioner* H. Johnston tambem paizano não tem impedido que os inglezes emprehendam com successo campanhas, quer contra os indigenas quer contra os negreiros arabes; a propria Allemanha tambem não procura exclusivamente militares para dirigirem o governo das suas colonias; que não datam senão de uma duzia de annos.

No incomparavel trabalho *A Proposito de Lourenço Marques*, do snr. conselheiro Augusto de Castilho a respeito da reorganisação das colonias e da nomeação de governadores, diz este cavalheiro:

«Na nossa opinião, o que ha a fazer sem mais demoras, como já tivemos occasião de o dizer em outro escripto, é o seguinte: Reunir os districtos de Lourenço Marques e Inhambane em um só todo, formando uma pequena provincia, e dar a esse lado completa independencia administrativa com relação a Moçambique.

Depois, nomear para governador da nova provincia um homem de primeira ordem, conhecedor do paiz e n'elle conhecido, um nome respeitado nas colonias inglezas do Sul da Africa e no Transwaal, que possa por seus proprios olhos lêr os jornaes estrangeiros d'aquelles paizes e saber o que n'elles se passa, etc., etc.»

Isto com respeito ao pessoal superior; com relação ao subalterno tambem ha importantes alterações a fazer.

Nas colonias inglezas, que são incontestavelmente aquellas que estão melhor organisadas, esse pessoal é recrutado em escolas *ad hoc* creadas quer na metropole quer na propria possessão; são claros e precisos os direitos dos alumnos d'essas escolas, que são muito frequentadas por mancebos confiados na execução dos respectivos regulamentos.

Entre nós nada d'isto se dá.

Escolas exclusivamente coloniaes não as ha e os mancebos que no reino frequentem qualquer curso na esperança de uma collocação adequada no ultramar, vêem-se preteridos por outros sem merecimento nem habilitações mas que tiveram a *incommensuravel* su-

perioridade de ter na occasião um bom padrinho.

O unico ramo de serviço, que faz excepção a tal norma, é o judicial; mas mesmo este não raras vezes se converte mais n'um estorvo do que n'uma utilidade.

O recrutamento militar é por de mais vergonhoso para que a este respeito nem mesmo valha a pena detalhar defeitos.

Nas obras publicas apresentam-se como engenheiros individuos, alguns dos quaes nem curso de engenheria têm; o primeiro official, que ganhe as boas graças dos influentes da metropole, é logo guindado a engenheiro para as colonias; para conductores são escolhidos individuos, que na sua maioria nem ideia fazem do que seja um theodolito! Basta conversar com engenheiros *reaes*, que tenham trabalhado no ultramar, para se fazer ideia do pessoal que elles tiveram ás suas ordens; e, no emtanto, ao ministerio da marinha offerecem-se rapazes com bons cursos de engenheria para irem para o ultramar até mesmo como conductores! Ainda mais: dos nossos institutos sahem constantemente conductores anciosos por obterem qualquer collocação!!

Nas circumstancias apontadas podem bem imaginar-se quaes as difficuldades com que se lucta quando se queira com acerto supprir qualquer defficiencia no raro pessoal habilitado, existente em Moçambique; para se fazer uma ligeira ideia do que mesmo em Lourenço Marques se dá, apesar de a cidade estar atulhada de empregados publicos, indicarei as diversas commissões em que foi collocado um distincto explorador e official da nossa marinha de guerra: — capitão do porto — director da collocação das boias *com a sua brilhante luz electrica* — inspector dos pharoes — governador do districto — juiz de direito da comarca — director da alfandega; e era ainda *par dessus le marché* distinctissimo photographo-amador!! (*)

Ha aptidão capaz de tão diversas e complexas manifestações?

Para o official alludido é de certo honrosissima esta preferencia do governo geral:

(*) Portugal é um paiz de rosas e de privilegiados; ha sujeitos que servem para tudo, accumulando logares aos pares, emquanto que outros, com iniciativa propria e boa vontade de prestarem valiosos serviços, são desprezados pelos governantes.

mas não indica esta accumulação, n'um curto periodo, de cargos os mais diversos no mesmo empregado, a inferioridade da maior parte dos restantes?

É preciso pôr cobro a este estado de cousas; convinha, a exemplo da Inglaterra, França e Hollanda, crear uma escola colonial; alumnos com cursos dos estabelecimentos scientificos do reino deveriam ir ali concluir a sua educação antes de serem nomeados empregados no ultramar. Ainda mais; para que a escola colonial seja bem frequentada e o governo disponha sempre de pessoal apto, era preciso, na propria lei organica que a creasse, garantir aos habilitados, com exclusão de outros que o não fossem, determinado numero de commissões importantes de serviço.

*
* *

Não é só com o pessoal da provincia que se torna necessario haver a maior cautela; direi o mesmo com respeito aos empregados consulares. As nossas relações com certos paizes são importantes de mais para serem tratadas com a leviandade que infelizmente

nos caracterisa; os illustres collaboradores d'està obra põem em clara evidencia tal importancia em alguns pontos especiaes e escusadò se me afigura portanto encarecel-a mais.

Em todo o caso perguntarei: como tem o governo procurado satisfazer tão imperiosa necessidade?

O que se têm feito no Transwaal dil-o o distincto escriptor, o snr. Roque da Costa nas seguintes palavras:

«Se na nossa politica externa e ultramarina houvesse algum espirito de systema e de sequencia, deviamos ter o maximo empenho em seguir de perto os acontecimentos do Transwaal, e attrahir para nós o favor do governo da Republica com concessões sensatas e compativeis com os nossos interesses; principalmente, procurar interessal-o pelo desenvolvimento de Lourenço Marques, para assim termos atraz de nós esse elemento para podermos proteger a nossa possessão contra tantas ambições que a ameaçam.

Pois em vez de procedermos assim, o governo portuguez tratou de extinguir o nosso consulado de primeira classe da Pretoria, para confiar esse posto a um **judeu boer!**

Foi tudo por causa das economias, exactamente como no caso das economias do consulado do Japão, que nos custaram um tremendo desastre diplomatico; da tal economia de quatro mil libras que o governo progressista de 1887 negou ao snr. Jonhston, economia que nos custou as carraptas da constituição da companhia South Africa, do *ultimatum* inglez, das expoliações do snr. Rhodes, e dos prejuizos de milhões de libras que o paiz ainda hoje está soffrendo!!»

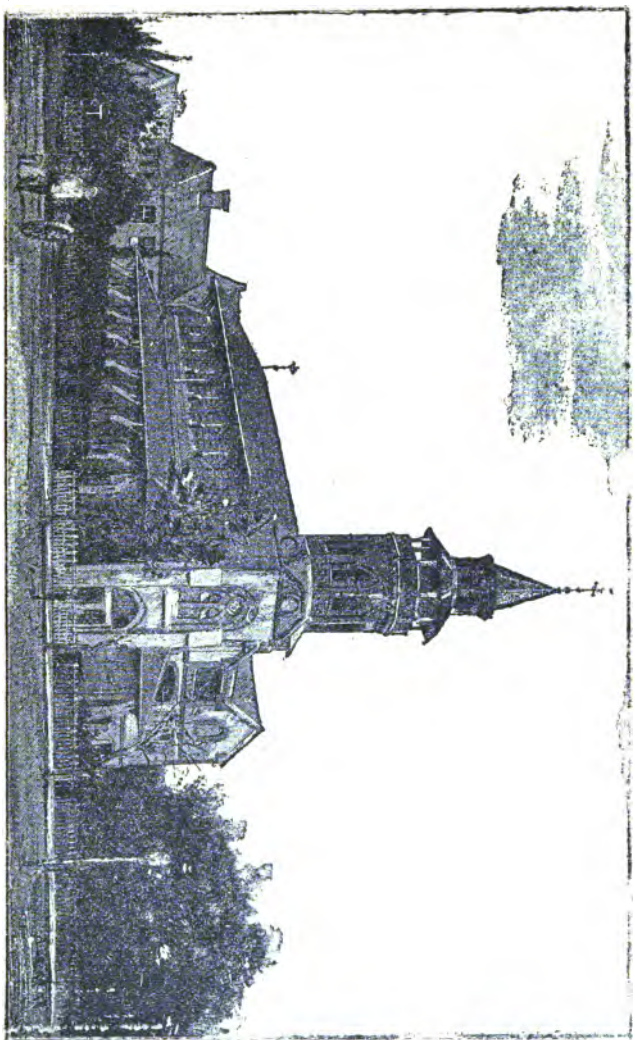
Portugal todo catholico representado lá fóra por *judeus ou estrangeiros!* Vergonha das vergonhas! Os paizes mais pequenos e atrazados são justamente aquelles que precisam, para a sua prosperidade, de melhor e mais escolhida representação. Como havemos de ter importancia no estrangeiro quando somos assim dirigidos?

Isto fica dito unicamente pelo interesse do paiz, pois, nem sequer conheço um só de tantos *judeus* que representam Portugal por esse mundo de Christo!

Paizes pequenos, mas bem administrados, como a Belgica, Hollanda, Suecia e Noruega, Dinamarca, etc., mandam hoje para toda a parte consules encarregados de desenvolverem as relações commerciaes e politicas das respectivas nações.

É facil comprehender-se o alcance de tal systema.

*
* *

Comprehende-se que, melhorada a administração de Moçambique, *pouco ou nada Portugal ganhará, se a acção do capital e trabalho portuguezes não concorrer na costa oriental para*

EGREJA CATHOLICA DE S. JOSÉ EM DURBAN, NATAL

Onde se realisaram solemnes exequias em memoria do rei de Portugal D. Luiz I, em 31 d'outubro de 1889

auxiliar a boa vontade official e auferir proveitos dos melhoramentos que esta deve promover.

Nos paizes prosperos e adiantados como a Belgica, Hollanda, França e especialmente a Inglaterra, é a iniciativa particular o principal elemento do progresso das suas colonias.

Na India, por exemplo, foram os capitalistas inglezes que intelligentemente auxiliaram as largas medidas de fomento, inauguradas pelos vice-reis após a revolta dos sypaes, obtendo como premio da cooperação patriotica dada á expansão colonial ingleza n'aquelle immenso paiz, o lucro annual de £ 25,000,000, somma que representa um juro muito superior ao que elles poderiam obter se empregassem os seus capitaes na Europa.

A Royal Niger Company é outro frisante exemplo de quanto a iniciativa particular póde em emprezas coloniaes; em lucta quasi aberta com o governo francez, essa companhia não só conseguiu dominar as investidas gaulezas, mas ainda, estabelecendo o seu predominio entre as mais populosas tribus do Niger, poude distribuir pelos accionistas valiosos dividendos que irão rapidamente augmentando.

As vistas do snr. Cecil Rhodes com respeito á Machona, á Matabilia e ao Barotze são por certo conhecidas para que seja necessario ennumeral-as mais uma vez. Na região dos Lagos o snr. H. Johnston produz maravilhas, auxiliado pela iniciativa particular.

Seria quasi sem fim o rol das emprezas que os particulares britanicos teem realisado em beneficio proprio e da patria.

*
* *

Só entre nós nada d'isto se dá. Porque?

É preciso attribuir este resultado principalmente: em primeiro logar, á educação que nos inhibe de trabalhar desde o momento em que tenhamos um pouco de pão para matar a fome; em segundo, á ignorancia que temos em geral dos mercados que com maior facilidade e proveito podiamos explorar.

Em todo o caso, na africa occidental, a iniciativa particular tem produzido alguma cousa, pouco de certo para o que ella podia obter, mas muito para o que ella consegue em Moçambique.

Para se vêr quão nulla é a iniciativa da

industria e commercio portuguezes na costa oriental, cito os seguintes numeros relativos ao trafego da provincia no 1.º semestre de 1893:

Designação dos portos	Importação		Exportação
Cabo Delgado...............	180:659$840	Réis	105:997$595
Moçambique................	365:792$338	»	144:611$335
Quelimane..................	347:776$546	»	198:500$660
Inhambane.................	105:992$847	»	58:229$880
Lourenço Marques...........	646:145$660	»	17:464$600
Somma.........	1.646:367$231	»	524:804$670

Deduzindo da verba de importação supra a quantia de 263:515$672 réis, valor de mercadorias em transito para o Transwaal, teremos que a balança commercial da provincia se encerrou com um deficit para a exportação de 858 contos (em numeros redondos), que foi necessario saldar com *numerario*.

Quem é que paga este saldo de contas?

Para não levar as minhas investigações até épocas longinquas, quando em Lourenço Marques e no resto da provincia se gastavam sommas fabulosas, como se para as arcas do Estado se tivesse canalisado o Pactolo, vejo, por exemplo, que se saccára n'um anno de *vaccas magrissimas* em 11 mezes (julho de 1892

á maio de 1893) contra o thesouro da metropole

pelo cofre do governo geral..........	209:585$922
» » » districto de Lourenço Marques.....	138:992$758
Somma...........	348:578$680!

Junte-se a isto agora o que nós pagamos na metropole ao cofre da provincia, ainda *por outras vias*, e far-se-ha uma ligeira ideia da maneira pela qual se restabelece o equilibrio da balança commercial em Moçambique!

*
* *

Este facto não podia ser tomado com certeza como caracteristico de um mal, se á nossa industria e commercio aproveitasse o movimento do trafego da provincia.

Mas consultando ainda a este respeito os meus apontamentos vejo que da somma de reis 2.171:171$301 apenas 145 contos representam a parte do trafego fornecido á industria metropolitana pelo mercado de Moçambique, menos de 7 % do movimento total!

Enriquecia este modesto trafego, pelo menos, os commerciantes portuguezes, passando-

lhes pelas mãos antes de chegar aos consumidores?

Faltam-me dados precisos para responder a esta pergunta com segurança no que diz respeito a toda a provincia; mas o que se dá com Lourenço Marques póde até certo ponto indicar-nos o que acontece nos outros districtos.

Segundo uma estatistica d'aquella cidade as casas commerciaes ali estabelecidas podiam ser classificadas da seguinte fórma:

Nacionalidades		Capital social
Portuguezas	£	102:200
Anglo-portuguezas	»	20:000
Russo-portuguezas	»	30:000
Inglezas	»	57:300
Francezas	»	61:300
Hollandezas	»	31:000
Suissas	»	15:000
Transwaalianas	»	30:000
Italianas	»	500
Anglo-allemães	»	500
Anglo-francezas	»	23:000
Allemãs suissas	»	8:000
	£	378:800

Admittindo agora que o capital das casas de origem mixta fosse subscripto em partes

iguaes, hypothese que attenua em relação á verdade o pessimismo das conclusões tiradas, o capital empregado pelas diversas nações seria de:

Portuguezes	£	127:200
Inglezes	»	79:050
Francezes	»	72:800
Allemães	»	4:250
Hollandezes	»	31:000
Transwaalianos	»	30:000
Italianos	»	500
Suissos	»	19:000
Russos	»	15:000
Somma	£	378:800

Poderia assim á primeira vista parecer que eram portuguezes 33 % do capital em giro em Lourenço Marques, percentagem que, se não é predominante, tambem não póde ser considerada como desprezivel; uma observação mais attenta, porém, mostra que infelizmente nem mesmo este ligeiro optimismo se póde manter, porque no capital portuguez está incluido o dos *baneanes* de Damão, que, portuguezes pela dominação, são de facto inglezes pelas relações economicas; os immensos lucros que essa miseravel mas activa raça obtem em annos de uma vida desprovida de gosos

de toda a especie, seguem todos para a India ingleza aonde vão engrossar indirectamente os juros dos capitaes derivados da Lombard Street e immobilisados na India.

Julgo não avolumar a triste realidade dos factos avaliando em $^{2}/_{3}$ do capital indicado a correcção que esta consideração exige para se calcularem com sufficiente exactidão as sommas realmente tributarias da rua dos Capellistas; n'estas circumstancias o capital portuguez, aquelle que trabalha em Lourenço Marques pela influencia portugueza não excede £ 42,300 ou 11 % do capital total!!

* * *

Evidentemente é preciso estar absolutamente desvairado, para continuar uma politica d'esta ordem; gastar nos annos mais poupados, centenas de contos, para favorecer o commercio de nações estrangeiras!

Como obstar a isto?

No estado de atrazo em que Moçambique se acha torna-se intuitivo que as despezas do Estado não podem diminuir; serão talvez melhor aproveitadas mas não decrescerão; a im-

portação continuará ainda durante muito tempo a ser superior á exportação.

Como conseguir pois, que do saldo em numerario, pelo menos, a parte para a qual o governo concorre, seja indirectamente englobada no capital nacional?

Para isto nada melhor se póde fazer do que investigar as causas que minam alli o nosso commercio e industria.

*
* *

A duas causas preponderantes se attribue em geral o nosso insuccesso em nacionalisar o trafego da costa oriental — a concorrencia ruinosa do *baneane* para o commerciante e — a superioridade irresistivel das fabricas de Manchester e Zeindostão para o industrial.

É escusado negar a importancia de qualquer d'estas duas causas: mas serão ellas as unicas ou mesmo as principaes?

Em minha opinião é principalmente á apathia e á ignorancia da industria e do commercio portuguezes que se devem attribuir os desastres nacionaes na conquista do trafego de Moçambique e para frisar esta asserção nada

melhor posso fazer do que citar o seguinte facto:

O trafego nacional em Moçambique foi no 1.° semestre de 1892 de 184 contos; elle era n'essa epoca beneficiado apenas com tarifas differenciaes de 50 %; no anno immediato essa importancia desce no mesmo periodo a 145 contos com tarifas differenciaes de 90 %!!

Note-se ainda que n'este ultimo anno a tonellada de carga ingleza pagava pelo transporte (tarifas da *Union)*:

		£	sh	d	
1.ª classe	2	£	17	6	com 10 % de primagem
2.ª »	2		5	0	
3.ª »	2		2	6	
4.ª »	1		17	6	

emquanto as mercadorias portuguezas estavam sujeitas sómente a preços de

1.ª classe..........	rs. 12$000
2.ª »	» 10$000
3.ª »	» 7$000

*
* *

Como remover a ignorancia e a apathia do nosso industrial e negociante?

Para se conseguir estes dois fins nada conheço de mais pratico do que a realisação do programma da Associação Industrial Portuense, que se propunha estabelecer nas colonias uma exposição-mostruario aonde os negociantes não só nacionaes mas ainda os extrangeiros podessem examinar os productos manufacturados na metropole e escolher aquelles que mais conta lhes fizesse mandar vir do reino, aproveitando os beneficios pautaes hoje existentes.

Durante a minha estada em Natal, apesar de desconhecer em absoluto as idéas d'essa benemerita corporação, desejava realisar para os vinhos e productos portuguezes o plano que ella depois tentou generalisar para todos os productos nacionaes e entabolei negociações com algumas casas mais acreditadas d'aquella colonia para se encarregarem da venda dos nossos preciosos vinhos, interessando os extrangeiros na introducção, na africa meridional, de boas marcas, que eu escrupulosamente escolheria nos primeiros tempos. Tencionava, por este meio, afugentar dos

mesmos mercados vinhos extrangeiros muito inferiores aos nossos que alli se manteem apenas pela indifferença que caracterisa a nossa actividade commercial; infelizmente, porém, a minha retirada impossibilitou-me de continuar os trabalhos que encetára com exito e iam já muito adiantados.

O plano da Associação Industrial Portuense é decerto mais completo do que o meu, e julgo que da sua realisação grande bem nos poderá advir; não posso portanto deixar de encarecer aqui os beneficios que da exposição-mostruario deviam para nós resultar, e lamentar que tão grandiosa tentativa se não tenha levado a effeito até esta data.

*
* *

Os activos e emprehendedores habitantes do Porto removerão, sem duvida, as difficuldades em que o mesmo plano tenha porventura encalhado.

Esta confiança resalta não só dos impulsos do meu coração que me obriga a desejar mais esta iniciativa para a minha cidade natal, mas sobretudo da convicção que no meu es-

pirito se formou de que ella é e deve ser a alma de toda a nossa expansão colonial.

Com effeito, por mais superficial que sejam os conhecimentos sobre a geographia physica de Portugal, sabe-se que as serras da Estrella e de Monchique dividem o paiz em 3 zonas distinctas, a do norte, a do centro e a do sul. Na 1.ª avulta como linha de thalweg o Douro, na 2.ª o Tejo e na 3.ª, restricta e sem importancia, não existe por assim dizer curso d'agua predominante.

Resulta d'aqui que uma administração sensata e imparcial deve estabelecer os meios de communicação por forma a derivar respectivamente para o Porto e Lisboa o trafego das zonas correspondentes. No Algarve, porém, a viação não deve ter nenhum *caracter differencial*, convem estabelecel-a por forma a levar o commercio de cabotagem de cada região para o porto que lhe ficar mais proximo e o de longo curso para Lisboa.

Posto isto, vejamos qual é a feição caracteristica que as necessidades das zonas servidas imprimem ao Porto e Lisboa.

Os dados estatisticos relativos a uma e outra são:

ZONA TRIBUTARIA DE LISBOA

	Beira Baixa	Extrem.	Alemtojo	Algarve	Total
Superficie (kil. quad.)...	12178	17800	24390	4850	59218
População, 1881 (1000 h.)	413	912	367	204	1896
Média de popul. por k. q.	32	53	15	42	32
Emigração, 1881-1885...	509	6868	56	1829	9262

ZONA TRIBUTARIA DO PORTO

	Beira Alta	Minho	Traz-os-Montes	Total
Superficie (kil. quad.).....	11765	7273	11116	30154
População, 1881 (1000 h.).	964	1015	393	2372
Média de popul. por k. q...	82	139	36	78
Emigração, 1881-1885.....	20162	21992	4591	46745

Verifica-se, pois, que a zona tributaria do Porto é 2 $^1/_2$ vezes mais densamente povoada do que a de Lisboa e portanto ha para a 1.ª mais imperiosa necessidade de desenvolvimento industrial e manufactureiro do que para a 2.ª; esta tem ainda muito a esperar do desenvolvimento das culturas chamadas *vivrières* e de consumo interno, em quanto o norte para accumular as riquezas que devem manter a densidade da sua população, precisa fatalmente de recorrer aos progressos industriaes e manufactureiros.

Lembrando agora que nenhum mercado

melhores garantias de lucros offerece á industria do que o colonial, saltará á evidencia que são principalmente o norte do paiz e a praça do Porto, como seu mais legitimo representante, quem deve promover a nossa expansão colonial.

Ainda mais; comparando os dados relativos á emigração vê-se que a do norte é 5 vezes mais importante do que a do sul, e é portanto ao Porto que compete instar perante os poderes publicos para que ella se não perca e se aproveite para cimentar nacionalidades futuras genuinamente portuguezas.

*
* *

São estas, repito, as razões que me levaram a appelar para a laboriosa cidade do Porto a fim de ella promover por todos os meios ao seu alcance a nacionalisação do commercio de Moçambique e estou convencido que ella não votará ao esquecimento este brado, tanto mais que os progressos ultimamente realisados pela industria portuense obrigam-n'a a pensar a serio n'um alargamento impreterivel dos mercados consumidores.

Assim, por exemplo, na industria vinhateira devo citar as importantes casas exportadoras de vinhos dos snrs. Antonio José da Silva Junior, José Pereira da Costa Junior, a *Real Companhia Vinicola do Norte de Portugal* a *Companhia Geral da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro* aos quaes julgo poder assegurar, sem receio de errar, que se, com systhema, methodo e consciencia fôr atacado o problema, um largo futuro espera os seus productos não só na nossa Africa mas ainda na ingleza, principalmente por que actualmente qualquer d'estes mercados é explorado por productos similares estrangeiros de incontestada inferioridade. A'quellas e a outras casas e a estas duas companhias eu pediria que continuassem na africa meridional os trabalhos por mim encetados para a importação dos nossos vinhos, que o paladar britanico tanto aprecia.

No ultimo relatorio da primeira companhia citada lêem-se estas linhas:

«O credito que em pouco tempo a companhia logrou conquistar no mercado, ao lado de casas commerciaes, ha longos annos estabelecidas, e da *Companhia Geral da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro*, instituição que tem mais de um seculo, com um nome justamente adquirido e lealmente mantido pelo seu procedimento.»

Assim é preciso. Para acompanhar o actual desenvolvimento commercial e industrial das nações adiantadas, é urgente que o que levava até agora annos a fazer, seja feito em dias!

No ramo de productos manufacturados especialisarei a *Companhia Manufactora de Artefactos de Malha* que pode, em virtude das tarifas differenciaes existentes, luctar com grande vantagem com analogos productos extrangeiros. Quem sabe a anciedade com que o preto compra camisolas e outros artigos d'este ramo de industria, comprehende bem de quanta valia nos podia ser a nossa africa, como mercado consumidor, pois que é na actualidade exclusivamente explorado pelas manufacturas extrangeiras.

A fabrica *Confiança* de camisas e roupas brancas tinha tambem n'aquella provincia uma sahida para os artigos da sua especialidade, tanto mais que os alli importados hoje são de qualidade infima e não seria difficil expulsal-os, se houvesse da nossa parte alguma tenacidade nos esforços empregados.

A fabrica *Economica*, a primeira no paiz no seu genero, de moveis, systema americano, podia tambem alargar muito mais a sua

zona de actividade se conseguisse exportar para as nossas africas os seus moveis. Tão perfeitos são os seus productos que apesar de estar habituado a comprar e a ver desembarcar em Durban os melhores moveis vindos da America, não hesito em affirmar que a nossa fabrica deve ter aspirações a collocar os seus esplendidos artigos não só na nossa africa oriental e occidental, graças ás tarifas differenciaes existentes, mas até na propria africa ingleza pois que elles rivalisam e algumas vezes até excedem em solidez, elegancia, bom gosto e bom acabamento os que eu vi em Durban importados da America!

As mobilias em palha da ilha da Madeira já teem bastante venda na africa, e maior seria se os seus preços não fossem tão elevados, por exemplo: uma cadeira que custa na ilha de 500 a 600 reis, vende-se ali de 1$500 a 2$000 reis e assim successivamente!

Para as mobilias leves e ligeiras a africa é um grande mercado; o calor, a construcção das casas com as suas varandas, terraços e jardins, fazem com que tenham sempre preferencia moveis que se mudem facilmente.

Na industria da chapelaria ha muito a fazer.

O chapeu em africa é todo de exportação e uma fabrica ali daria grandes resultados.

As fabricas de conservas alimenticias têem um grande mercado tambem, pois este artigo tem uma grande extracção, não só nas cidades, como no interior.

E que o diga a casa Morton, e outras de Londres e dos Estados Unidos.

Não é só á grande industria que me quero referir; dirijo-me tambem ao pequeno industrial e commerciante que tem futuro mais largo na nossa provincia da africa oriental do que na metropole; é preciso que elle imite tambem o seu rival anglo-saxão; entre estes ha fortunas immensas accumuladas migalha a migalha; para não alargar mais os limites d'este trabalho citarei apenas um exemplo frisante—o sr. B. W. Grennacre—que sob a firma Harvey, Grennacre & C.ª é hoje possuidor de uma fortuna avaliada em 5 milhões de libras. E' dono de um estabelecimento no genero do Bon Marché, Printemps e Louvre, de Paris; membro da Legislative Assembly (camara dos deputados); grande influente n'aquella colonia aonde ha 40 annos começou a sua vida com a modesta profissão de vender calçado!

Quantos sapateiros e officiaes modestissimos não ha hoje em Portugal que se quizessem e soubessem, podiam ter em africa, não direi prosperidades tão brilhantes, mas probabilidades de exito que não ha no paiz para elles?!

Registaria com o maximo prazer aqui todas as companhias, fabricas e casas que podem e devem abrir as suas relações commerciaes com a africa, mas o espaço não m'o permitte.

* * *

Já disse que comprei algumas mobilias: devo accrescentar mais; que, depois d'um constante trabalho, durante alguns annos, o consulado de Portugal no Natal era um dos primeiros, senão o primeiro — em condições de receber dignamente nas suas salas o que havia de mais distincto na colonia, — em festejar solemnemente os anniversarios natalicios de S. S. M. M. os Reis de Portugal — e, todavia, o governo determinou que tudo aquillo acabasse!

Ainda assim o consulado teve a honra de

receber por differentes vezes a visita do snr. bispo Jovilet, e os secretarios e ajudantes de campo do governador da colonia; hospedou um governador geral da India o snr. conselheiro Raphael Jacomo Lopes d'Andrade e alguns governadores de Lourenço Marques; recebeu innumeros officiaes da armada e do exercito e muitas damas e cavalheiros, com a hospitalidade e dignidade com que devem ser sempre acolhidos todos os hospedes.

Tambem nunca me esqueci dos subditos indigentes.

Aquelles que cahiam nas prisões, tratava de lhes dar a liberdade; a outros pagava-lhes passagens para terras portuguezas; e aos que tinham fome dava-lhes de comer.

D'esta maneira consegui sempre evitar que subditos portuguezes fizessem triste figura em terras extrangeiras!

E se mais alguma vez tiver a honra de representar Portugal no extrangeiro, tenha a certeza o leitor de que todos hão-de encontrar em mim a mesma hospitalidade.

Fóra das minhas attribuições officiaes vali muita vez a estrangeiros.

Contarei apenas um caso para ter occasião

de agradecer mais uma vez as attenções que sempre recebi no Natal.

Appareceu-me um dia, uma italiana, com um filho pela mão e outro para nascer, recentemente viuva de um austriaco em Lourenço Marques.

Tinha baldadamente procurado todos os meios de se repatriar, e, *à bout de ressources*, veio pedir a minha protecção!

Viuva e mãe, desamparada, sem alimentos nem roupas para si e para os filhos e tão longe da patria!

Para acudir a este infortunio era necessario uma somma muito avultada para que podesse sahir só do meu bolso; fallei com alguns amigos, e em pouco tempo tinha reunido o dinheiro indispensavel para a sua passagem de Natal a Napoles.

Algumas senhoras inglezas deram-lhe roupas e mallas; ao capitão do vapor allemão Kaiser foram entregues algumas libras para serem entregues á infeliz no desembarque em Napoles, para poder regressar remediada á terra onde tinha familia.

No meio da sua grande desgraça ainda salvára este thezouro — a familia!!

Eram dias verdadeiramente venturosos para mim todos aquelles em que podia prestar um pequeno serviço no meio d'um povo tão intelligente e tão activo.

*
* *

Antes de terminar, seja-me permittido apresentar um documento, que demonstra como, até certo ponto, desempenhei a minha missão.

Todos conhecem o rigor e a precisão, que tanto o governo como as auctoridades britanicas põem no cumprimento estricto dos seus deveres; e ao mesmo tempo bem conhecido é tambem o facto de elles considerarem sempre com reserva os actos dos funccionarios estrangeiros.

O seguinte despacho do governador do Natal, representante da rainha de Inglaterra, prova exhuberantemente á nação portugueza como foi considerado por uma áuctoridade insuspeita o exercicio das minhas funcções officiaes n'aquella importante colonia, por isso o transcrevo:

Governement House. (*)

Pietermaritzburg, Natal, 10 th July 1893.

Sir.

I have the honour to acknowledge the receipt of your despatch of the 8 th instant, in which you are kind enongh to express regret at my departure from this Colony, and, as representative of Portugal in Natal, you thank me for the interest which I have shown in regard to matters in which, as consul for Portugal, you have asked my intervention.

I beg to thank you very sincerely four your courteous and cordial communication, and to say that I have always been glad to facilitate in any way in my power any matter relating to the welfare of H. M. F. Majestys subjects and Possessions.

I desire to express my appreciation of the cordiality and good feeling which has always existed beetween you and the Officers of the Governement of this Colony.

I have the honour to be

Sir

Your most obedient Servant

CHARLES BULLER HUGH MITCHELL

(*) Tenho a honra de acusar a recepção do amavel officio que V. se dignou enviar-me com data de 8 do corrente, e no qual V., lamentando a minha retirada d'esta colonia, me agradece, na qualidade de representante de Portugal em Natal, o interesse que sempre tomei em todos os assumptos em que V. pediu a minha intervenção.

Peço licença para lhe agradecer intimamente as suas expressões tão cortezes como amaveis, e sinto prazer em affirmar a V. que sempre promovi com empenho tudo quanto podesse contribuir para o bem-estar dos subditos e possessões de Sua Magestade Fidelissima.

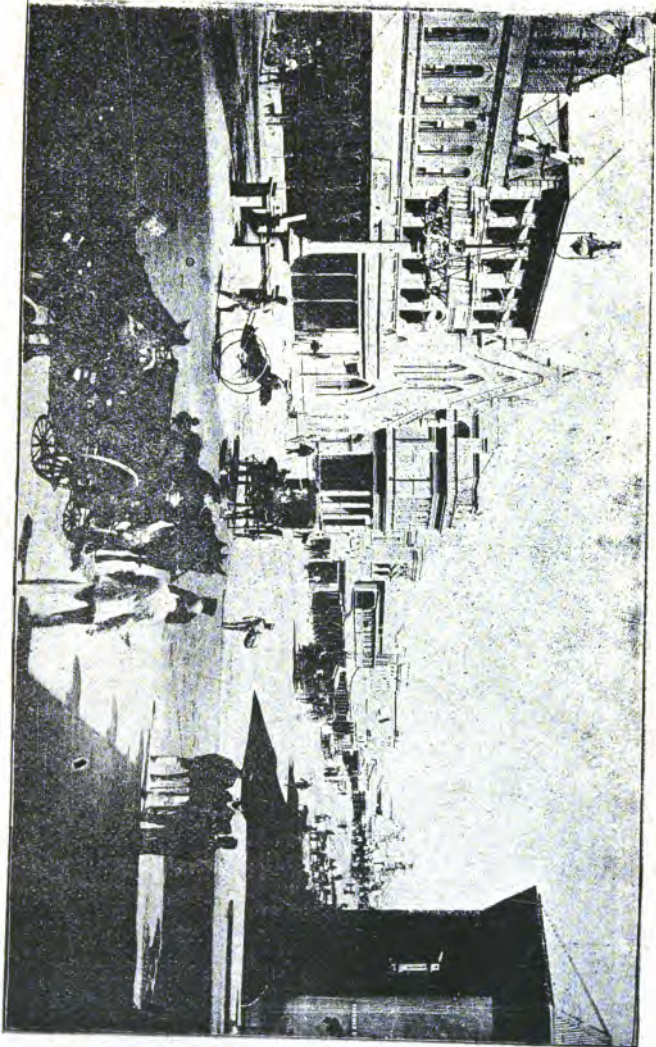
Por ultimo seja-me licito consignar aqui o apreço em que tenho a cordealidade de relações que V. soube sempre manter com o governo d'esta colonia.

Termino aqui o leal e sincero appello que dirijo ao governo e á industria do meu paiz para que salvem Moçambique e muito especialmente Lourenço Marques do abysmo para o qual parecem precipitar-se a largos passos.

Cumprirão elles o patriotico encargo?! Faço votos para que assim seja.

A mim em todo o caso restar-me-ha sempre a consciencia de ter dito sem rodeios a verdade crua e nua, e apesar da publicação d'esta obra representar para mim sacrificios e trabalhos e quiçá malquerenças, eu darei uns e outros por bem empregados se tiver feito sentir á alma nacional uma nova vibração pelas possessões portuguezas d'além mar, e não me cançarei de repetir:

O futuro de Portugal está em Africa!

EDUARDO BORGES DE CASTRO.

WEST STREET — A PRINCIPAL RUA DE DURBAN, NATAL
ONDE ESTEVE O CONSULADO DE PORTUGAL DESDE 1888 A 1893

ERRATAS

PAG.	LINHA	ONDE SE LÊ	LEIA-SE
11	12	desagradaveis	agradaveis
121	20	em aproveitar	em não aproveitar
133	2	Gaspar Hillies	Jaspar Hillier
262	25	necessidadet do paiz...	necessidades do paiz...
266	4	£ 916,172	£ 116,173
288	11	*Financiers*	*Financial*
288	12	Dooth	Booth
294	4	1.° ou 2.°	2.° ou 3.°
295	7	conolisação	colonisação
295	14	Em toda a	Que toda a
296	8	de as 3 especies já indicadas, colonias	as 3 especies já indicadas de colonias
298	13	a meia raça	a unica raça
315	9	de mercadoria	de mercadorias
319	3	que sejam por assim dizer differencias	que estabeleça por assim dizer tarifas differenciaes
320	8	interessada	interessadas
321	14	para Bombaim pela P. S. M.	para Bombaim
321	16	A segunda vae	A segunda vae pela P. S. M.
322	7	d'uma colligação	n'uma colligação
333	10	Foreing	Foreign
376	24	quizesteis	quizestes
376	24	soubesteis	soubestes
379	10	procuramos	procurei
379	11	nos é	me é
380	1	diremos	direi
380	2	appoiando-nos	appoiando-me
380	3	vimos	vi
380	3	podemos	pude
420	15	Zeindostão	Hindostão
423	20	resalta	resulta
430	1	exportação	importação

COLLOCAÇÃO DAS GRAVURAS

INDICE